MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1944 MÁJUS 15. (VII. ÉVF. 10. SZÁM)



ÁRA 1 PENGŐ

„MAGYAR SASOK"

a reprezentatív repülőfilm a közeli napokban bemutatásra kerül a főváros három vezető filmszínházában.

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT * RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

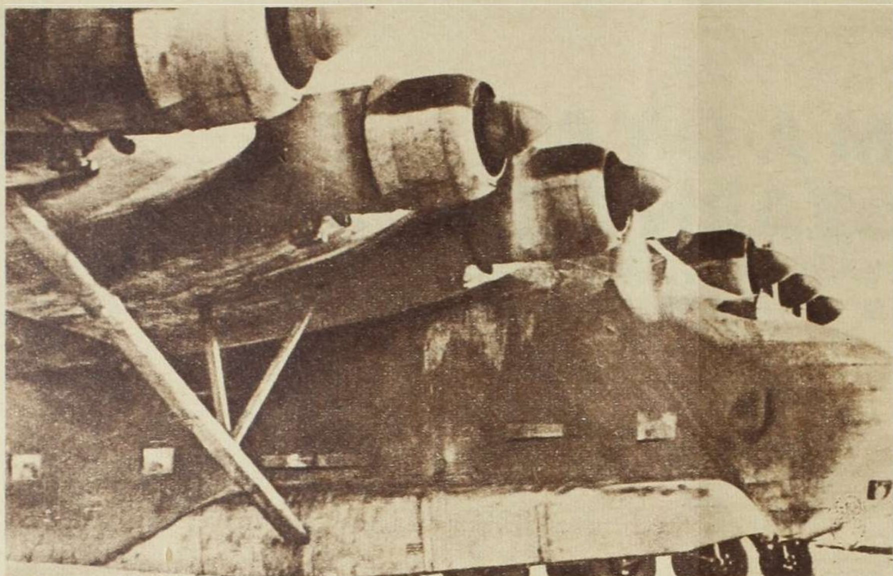
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM * BUDAPEST, 1944 MÁJUS 15



A Kormányzó Úr Őfőméltósága dr. Ember Sándor országgyűlési képviselőt saját kérelmére felmentette a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottságának elnöki tisztségétől és az Alap intézőbizottságának elnökségével

vitéz HÁRY LÁSZLÓ

ny. repülő vezérőrnagyot, a Magyar Aero Szövetség elnökét bízta meg. A kinevezés a magyar repülőkörökben osztatlan örömet keltett.



LÉGIHÁBORÚ

1944 április 10-től 1944 május 10-ig

Az angolszász bombázótevékenység mintha április hónapban érte volna el eddigi legnagyobb fokát. Május első tíz napja és április utolsó tíz napja között alig van különbség a bevetések sűrűsége és méretei között. Inkább a szovjet részéről kezdődött erősebb repülőtevékenység, ami szorosan összefügg azzal, hogy az ottani időjárási helyzet egyre több eddig felázott és használhatatlan repülőtér igénybevételét teszi lehetővé. Azonban ugyanilyen arányban emelkedik a német és szövetséges légierők keleti tevékenysége is.

Március hónapban az angolszász bombázók és azokat kísérő vadászok kereken 1250 gépet veszítettek az európai kontinens felett. Ez a szám áprilisban kereken 1550-re emelkedett. A lelőtt gépek 85%-a négymotoros bombázó, 15%-a kísérővadász volt. Ha hozzászámítjuk még azt a 20%-ot, ami mint veszteség biztosan jelentkezik sérült, elbénult, lezuhant és külföldön kényszerleszállt gépekben, akkor az angolszászok hajózószemélyzeti vesztesége áprilisban meghaladta a 14.000 főt.

Az angolszász veszteségből 75% esik az USA-ra, 25% pedig az angolokra. A napi gépveszteség kereken 51 darab, illetve a nem ellenőrizhető tapasztalaton nyugvó kényszerleszállási kiesésekkel együtt (20%) *61 gép.* Miután az angolszász szervezés szerint egy repülőezred kilenc századból, azaz 81 gépből áll, angolszász ellenségeink április folyamán, minden harmadik nap két repülőezredet vesztettek gépestül, hajózószemélyzettel és fegyverekkel együtt. Az áprilisi terrortámadások ára 23 repülőezred volt. A már ismertetett hajózószemélyzeti veszteségen kívül több mint 6000 repülőmotor, 17.000 nehéz géppuska és 3600 gépágyú volt az anyagi veszteség.

Németország középső része felett hatalmas légiütközetekre került sor az amerikai és angol kötelékek nappali berepülései során. A német elhárító vadászok és a földi légvédelem mindig megbontotta az angolszász bombázóköteléket és hiába voltak a kísérővadászok, a német vadász- és rombolóosztályok betörtek a bombázók soraiba és az erős vadászkíséret szeme láttára lőtték ki a nehézbombázókat. A FW. 190. és Me. 109-es vadászgépekkel szemben a lassúbb és kevésbbé mozgékony amerikai és angol nehéz vadászgépek, rombolók, alulmaradtak. Pedig az angolszász vezetés azt hitte, hogy bombázóinak vadászbiztosításával veszélytelenné fogja tenni a német felségterület elleni támadásait. Nem így történt, a veszteségi százalék tovább nő az angolszászok számára. Az áprilisi lelövési eredményből a nappali és éjjeli vadászok 78%, szárazföldi légvédelmi tüzérség 14%, a tengerészet légvédelmi tűzfegyverei 8% arányban vették ki részüket.

De a szovjet légierő áprilisi vesztesége is újból tekintélyes volt. Főleg a felső Dnyeper, Sztaniszlau, Krim közelében továbbá Finnország felett a szovjet légierő 1320 repülőgépet vesztett, főleg csata- és vadászgépeket. Ezzel szemben a német és szövetséges légierő 106 gépe nem tért vissza. A szovjet veszteség több mint 12-szerese a saját áldozatnak. Összehasonlításul a német összesítő jelentésből közlöm, hogy a legkedvezőbb napi veszteségarány 77-1-hez, a legrosszabb 45:17-hez volt. A szovjet gépek között egyre több amerikai eredetű található.

A várható nyugati, vagy déli elözönlést és a szovjet offenzívát megelőző hetek igen erős légitevékenységében a tengely légiereje Keleten és Nyugaton visszatartott erőkkel működik, hogy a döntő pillanatban kellő erős legyen. Az orosz felvonulási vonalak és az angol kikötőkben gyülekező szállító hajópark bombázása egyre tart.

Akárhol legyen az invázió és bárhol kezd a szovjet újabb támadást, a német és szövetséges légierő készen áll, különösen a várható nagy nyugati támadással szemben. Az angolszászok már idegesen tapogatják végig bombáikkal a német repülőtereket a Pirenneusoktól egészen a Rajnáig. Nagy szerepet szántak az elözönlésben az angol és amerikai légierőnek, de ez a szerep a német ellenhatástól függ. Haditapasztalatokkal rendelkező 8000 légigyőzelmes és 100.000 ellenség feletti bevetéssel rendelkező vadász, zuhanóbombázó és romboló ezredek állnak készen, hogy az adott pillanatban véres fejjel verjék vissza azoknak a betolakodóknak támadásait, akik Európát akarják először elpusztítani, azután a szovjet kezére adni. Ebben az élethalálharcban a magyar



Sebesültszállító Storch a bajtársak szolgálatában

honvéd Keleten, a magyar repülő Keleten és a német repülőkkel és magyar légvédelmi tüzérekkel együtt itthon fog harcolni, hogy végül is győzzön.

*

A szovjet arcvonalon az elmúlt hónap harcai a Krim, Pruth, Dnyeszter, Pripjet és Csauszy közelében voltak a legerősebbek. Kovelt a német csapatok felmentették. Tarnopol védői kitörtek és egyesültek a felszabadításukra küldött páncélosokkal. Csauszy vidékén a Felső-Dnyeszteren 17 szovjet hadosztály rohama volt eredménytelen. A Kárpátok keleti lejtőin kibontakozó magyar hadsereg súlyos és dicsőséges harcokban érte el a Sztaniszlautól és Kutytól keletre eső térséget. A Szereth mentén 22 hadosztállyal megindított szovjet áttörési kísérlet óriási veszteségek mellett hiusult meg. Krimben a Szevasztopol elleni ostrom már napok óta tart és a teljesen szétlőtt várost a német és román csapatok kiürítették. A sziget nyugati végébe vonultak vissza, miután a csapatok nagyrészét áthajózták. Az orosz front északi szakaszán csak Pszkovnál voltak nagyobb szovjet támadások, de azok meghiusultak. A német és szövetséges ellenállás egyre erősödik. Áldozatkészen avatkozik be Krimtől kezdve egész Pszkovig mnidenütt a német és szövetséges légierő. Az arcvonal mögötti nagy pályaudvaroknál — Kiev, Szepetovka, Fasztov — többszáz gép végzett rombolótámadásokat és különösen Szepetovkán sok hadianyaggal megrakott vasúti szerelvény pusztult el. A Murman-fronton kisebb vállalkozások voltak. A szovjet sajtó azonban már igényt jelent be egyes északnorvégiai kikötőkre. Úgylátszik kettős támadásra is fel kell készülni a messze északon harcoló német hadosztályoknak. Éppen úgy nem lehetetlen egy Balkán felé irányuló angolszász és szovjet támadás sem. A még semleges Török- és Svédországra az angolszász nyomás erősödik.

A keleti arcvonalon ez a tavasz, illetve nyár fogja bebizonyítani, hogy a német felőrlőhadászat helyes volt. A szovjet tervezett támadásainak folytatásához ember- és anyagtartalékokra van szüksége. A nyári szovjet hadsereg összeállításának igen nagy minőségi nehézségei vannak. A keleti és nyugati hadiesemények között okozati összefüggés van. Ha nyugaton sikerül az invázió meghiusítása, akkor a keleti front a német vezetés nyugodt megítélése szerint nem lesz megoldhatatlan katonai feladat. A német és magyar katona fölénye egyre jobban kidomborodik, nem hogy csökkenne. A vezetés bizalma a csapatokban változatlan, míg a szovjet hadseregben mutatkozó hiányok pótlása jóminőségű és kiképzett erőkkel már kétségesnek tekinthető.

*

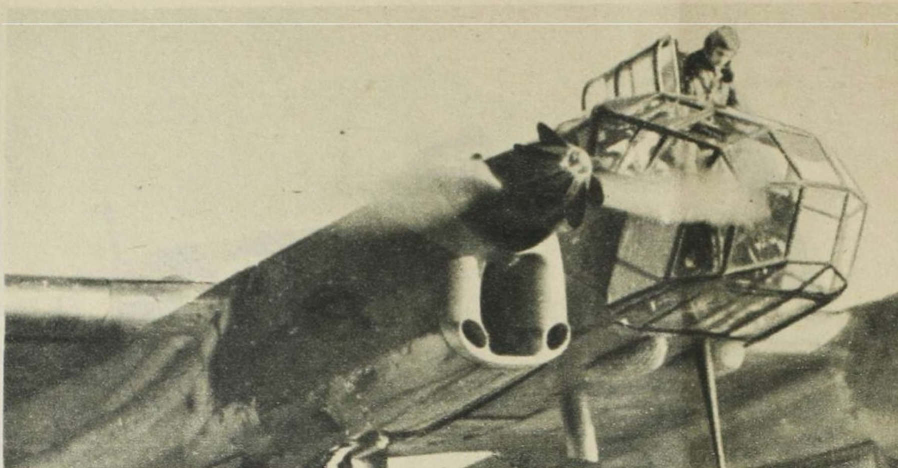
Az olaszországi hadszintéren semmi jelentősebb esemény nem történt. Az angolszászok helyben topogása, néhány nagyobb, de öszeomlott vállalkozástól eltekintve, még saját országukban is súlyos kritikát vált ki. Közben Badoglio Dél-Olaszországa egyre jobban a kommunizmus felé sodródik, Észak-Olaszországban Mussolini viszont erélyes kézzel szervezi újjá a hadsereget, közigazgatást és a termelést. Uj olasz hadosztályok születtek, amelyek részt fognak venni Európa védelmében.

A légiháború súlya egyre jobban nehezedik Európára, mert az angolszász terrortámadások éjjel és nappal nagy veszteségeik dacára ismétlődnek. Német, olasz, magyar, román városok szenvedik végig a támadásokat, amiknek egyetlen célja a nagyvárosok támadás iránt érzékeny tömegeinek megtörése. Nem fognak azonban sehol sem célt érni, mert az élethalálharcra felkészült Európa mindennel leszámolt. A május közepére jósolt invázió, az ugyanakkor várható szovjet támadások és az európai városok ellen megismétlődő terrortámadások egy célt szolgálnak. Ellenfeleink katonailag akarják megnyerni a háborút. Ezt a támadást várjuk mindenütt teljes felkészültséggel és a megtorlásba vetett hittel.

Bt.



Ritka jubileum: Rall német őrnagyot kétszázötvenedik légigyőzelme után elsőnek szerelője üdvözli, aki 36 légigyőzelme óta hűséges munkatársa



Amikor a közelfelderítőből bombázó lesz...

Valahol a végtelen orosz síkságon vagyunk, valahol nagyon messze az édes otthontól. Motorok zúgnak a közelben, földön és a levegőben egyaránt. Repülőgépek motorjait próbálják ki a szerelők a földön, vagy éppen feladatról érkezik haza az egyik „Bel Ami".

— ?

Igen, ez a kedves elnevezés a közkedvelt, kéttörzsű Focke Wulfnak a neve: A bajtársak csak így becézik egymás között: Bel Ami.

Serény munka folyik mindenfelé; harctéri, komoly munka. A gépeknek és a többi repülőfelszerelésnek mindig rendben kell lennie, mert az ellenséges területek felett, ahol a gépek naponta megfordulnak, nem lehet motorhiba miatt kényszerleszállni, vagy rádión megkérni a vérszomjas bolsevista vadászokat, hogy talán halasszák el a támadást a legközelebbi alkalomra, mert jelen esetben az egyik géppuskában akadály van...

A facsoport zöld lombjai felett éppen besiklik egy gép, leszáll és gyors ütemben gurul felénk. Még alig kelt fel a nap, sugarai még egészen rézsün szűrődnek a lombok között a talajra. Milyen korán kelhetett ennek a gépnek a személyzete, hogy már el is végezte a feladatát...

Lévay főhadnagy ugrik ki a gépből és fut egyenesen a századparancsnok sátrába.



A századparancsnok a telefonnál

— Igen ott egy másik hídfőt alkottak az éjjel... — halljuk a főhadnagy hangját, amint térképén tájékoztatja parancsnokát, Telbisz Imre századost a felderítés eredményéről.

— Ha ezek a már átkelt páncélos erőkhöz tudnak csatlakozni, akkor könnyen veszélybe kerülhet saját főerőink háta — elmélkedik magában a századparancsnok.

Telbisz százados nem sokat töpreng, hanem a távbeszélőkészülékhez lép:

— Kapcsolja a „Béla" központon keresztül a „Zoltán"-t.

Ezek a nevek a parancsnokságok fedőnevei.

A következő félórában felbolygatott hangyabolyhoz hasonlított a közelfelderítők hadirepülőtere, összekötőtiszt, századparancsnok állandóan távmondatot ad és kap az elöljáró légi-hadtestparancsnokságtól és a közvetlenül veszélyeztetett gyaloghadtesttől.

A harci repülőkötelékeket még hajnalban másutt vetették be, s így a vezetés kénytelen a közelfelderítő századot harci feladatra felhasználni.

A közelfelderítő mindig egyedül repül az ellenséges terület fölé, egyedül végzi feladatát, a felderítést, a fényképezést, esetleg a tüzérek irányítását és legföljebb oltalmazó vadászokat rendelnek ki melléje, hogy megvédjék az ellenséges vadászok támadásától és csak ritkán kap felderítő feladata mellett apróbb harci feladatot. Kötelékben való alkalmazásuk teljesen szokatlan.

A szerelők parancsot kaptak arra, hogy az összes gépet egyszerre készítsék elő repülésre. Szokatlan az ilyen parancs „felderítőék"-nél. Érthető, hogy a megszokottság nyugalmas képe egyszerre megváltozott.

Telbisz százados ismét a távbeszélőkészüléknél van:

— Igen... Értettem: kötelékben... igen... Vége — és helyére teszi a hallgatót.

Tehát végre megjött a már jelzett bevetési parancs.

A hajózók parancsnokuk körül gyülekeznek, mindegyiknek csillog a szeme. A motorok már zúgnak odakint. Ilyen feladatra még eddig nem kaptak parancsot.

— Együtt vagyunk? — néz széjjel a századparancsnok beosztottai fölött, azután térképpel a kezében kiadja a támadási parancsot:

— Az „NO"-nál átkelt ellenségre és a folyamatban levő átkelésre 9 óra 40-kor kötelékben bombatámadást hajtunk végre. Magasság 2100 méter. A köteléket a célra vezeti Lévay főhadnagy. A bombázást 10 óráig be kell fejezni, mert akkor Ju. 88-as zubó kötelék érkezik a cél fölé. Indulás a repülőtérről utánam. Végeztem!

A parancsnoki sátor pillanat alatt üres lesz. A hajózók futó lépésben közelednek gépeikhez, ruganyos, fürge mozdulatokkal kúsznak fel a Bel Ami kabinjába. Egész mozgásuk a minden feladatra kész, bátor magyar ifjúság himnuszát dalolja. Most bombázóknak érzik magukat. Majd megmutatják ők, hogy a „szelíd kéttörzsű" milyen kellemetlen csomagokat tud dobálni! Meg azután az is érdekes érzés lesz: nem egyedül lenni a barátságtalan orosz égen... Bár ők már megszokták, hogy csak a saját szemükre és géppuskáikra számíthatnak, mégis most jó lesz előttük és mögöttük látni a bajtársak méltóságteljesen himbálódzó gépeit.

12 karcsú kéttörzsű gurul egymás után az indulási vonal felé. Huszonnégy motor légcsavarja szántja sebes forgással az üde, reggeli levegőt. Hatalmas porfelhő csap fel az első gép mögött, a kerekek mind sebesebben gurulnak a füves talajon, azután a szárnyak lassan átveszik a többtonnányi súlyt a futóműről, s a levegő engedelmesen hátára veszi az első Bel Amit.

1000 méteren gyülekezik a kötelék s amikor már az utolsó gép is besorolt, megindulnak a nagy folyó felé.

Minden rendben van: a rádióösszeköttetés a gépek között, a géppuskák, minden ember elfoglalta a helyét és a szívek is a helyükön vanak. Mert bizony ez talán a legfontosabb.

Jobbra a távolban már látszik a nagy folyó és azon túl az ellenség birtokában lévő terület.

Jóval a célterület fölött átrepülnek rajta, hogy majd távolabb visszafordulva, kelet felől, a nap irányából támadhassanak. Így az ellenség légvédelme talán később fogja észrevenni őket és mindenesetre nehezebben tud majd rájuk célzott tüzet leadni.

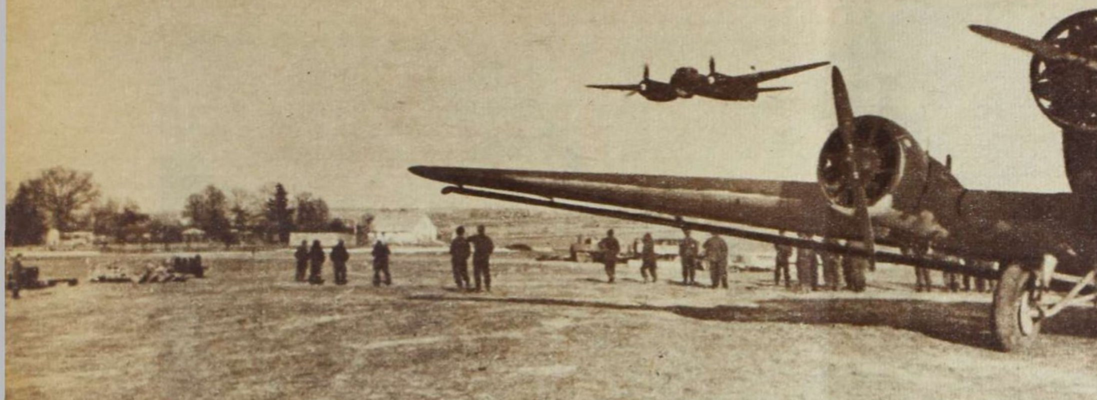
A megfigyelők térképeiket tanulmányozzák, azután a terepet fürkészik a



Bombát erősítenek a közelfelderítőre

A KÉTSZÁZADIK BEVETÉS

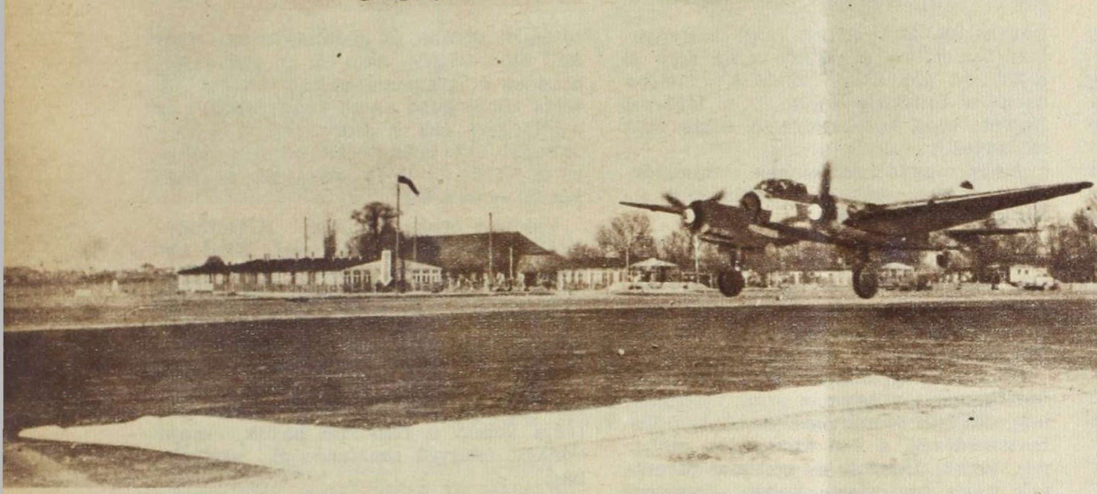
Megérkezik a jubiláns bombázógép. Előtérben egy futárgépünk



Ehhez a képhez nem kell magyarázat

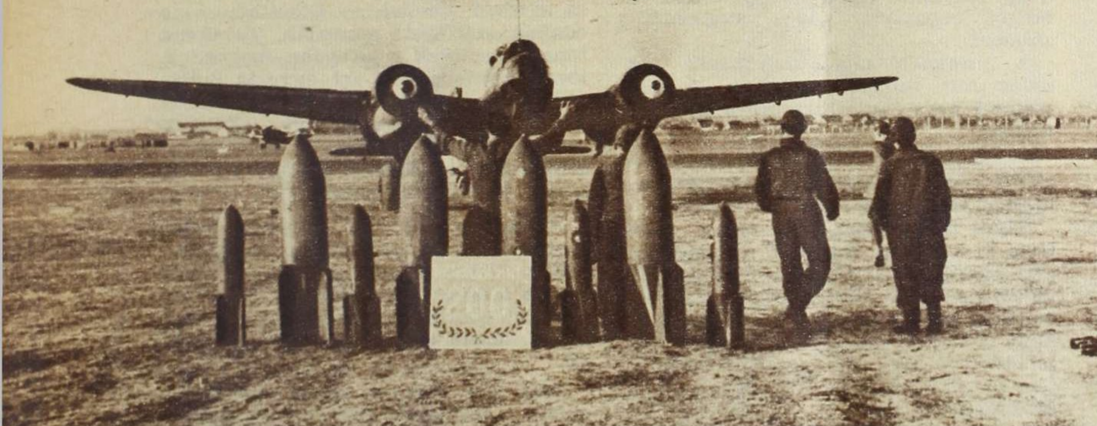


Még egy pillanat és földet ér a Ju. 88-as



Arcvonalon küzdő repülőink hősiesség
kel barát és ellenfél elismerését egyar
kivívták. A bevetési »évfordulókat« a b
társak bensőséges háziünnepség kere
ben ünneplik meg. Képeink Majoros főh
nagy kétszázadik bevetéséről készült

A »díszemelvény«

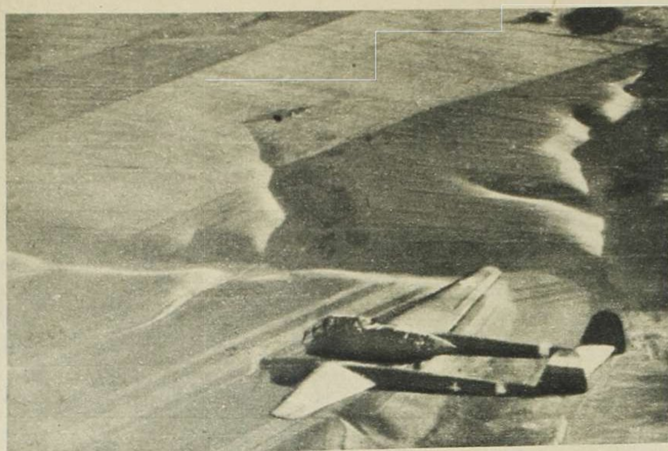


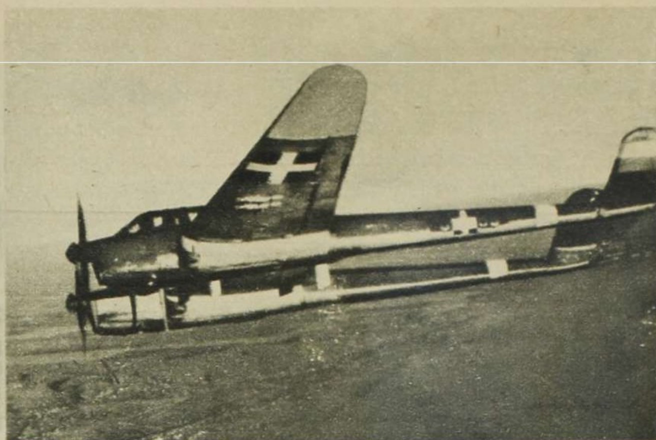
Az ünnepelt bevetési »rekorder



Ünneplés a bombák árnyékában







A karcsú kéttörzsűek a levegőben

kabin ablakán át, a pilóták a motorok működését ellenőrzik és időnként a légteret kémlelik, a rádióslövészek pedig az ikergéppuska agyát szorongatják és éles szemük a távolba mered, hogy idejében észrevegyék, ha jön a jól ismert, „hegyesorrú", ahogyan a német bajtársak elnevezték a szovjet vadászokat: „Spitzmaus".

Már ismét a folyót látják maguk előtt, de most már kelet felől közelednek felé. Az első gép közelében három, négy apró füstpamacs bomlik szét. Itt a célterület, az átkelés helye. A szovjet légvédelem megnyitotta tüzét.

A légvédelmi gránátok mind sűrűbben robbannak Lévay főhadnagy gépe körül. Csupa fekete robbanófelhő. Ez nehéz légvédelem!

Ugy látszik, a földön észrevették az első gépet követő többi kéttörzsűt is. Eddig hozzászoktak már, hogy a Bel Ami csak figyel, de nem bánt. Most rosszat sejtenek, mert az elsőt még egész kötelék követi ebből a fajtából. És mintha a zúgásuk is haragosabb volna, mint máskor...

A szovjet légvédelem hirtelen észbekap és valóságos tűzfüggönyt von a folyamátkelési hídfő köré.

Az első gép már kioldotta bombáit és most jobbra-balra csúszkálva, nagyokat ugorva igyekszik kikerülni a kellemetlen környezetből. Annál előnytelenebb a vezérgép helyzete. Telbisz százados éppen most repül rá a hídfőre. Ilyenkor a pilótának halálos nyugalommal kell gépét vezetnie, hogy megfigyelője pontosan célozhasson. Különben kár volt idáig elrepülni, mert a bombák a cél mellé hullanak... Ez az idő nem több mint 50 másodperc, viszont ezalatt a légvédelem nyugodtan célozhat.

Igen, ez idegölő 50 másodperc...

Az első gép már túljutott a tűzfüggönyön. Éppen ideje, mert már veszedelmesen közel voltak hozzá azok a pirosan feslő, fekete felhőcskék. De még mindig ide-oda repül, s a könnyű légvédelem fehér felhőivel végiglövi a gép kacskaringós útját.

Ránézetben 45 fekete és 20—30 fehér felhőcske úszik a támadó gép körül.

— Nem minden gránát talál! — mormolja bele a századparancsnok kedvenc mondását az egymásköztibe, hogy beosztottait bátorítsa. De nem kell azokat bátorítani. A megfigyelő olyan nyugodtan céloz és oldja a bombákat, mintha valahol otthon, egy nagygyakorlaton volna, a rádiós pedig úgy ül a hátsó géppuska mellett, mintha bronzba öntötték volna. Ő a légteret figyeli; ez a kötelessége. A többi nem rá tartozik...

Azért nagyot lélekzenek mindhárman, amikor az egymásköztiben elhangzik a bűvös szó:

— Oldottam!

Ez a gép is elvégezte feladatát, most már csak mielőbb ki ebből a földi pokolból... és már a második Bel Ami táncol kifelé a tűzfüggönyből, nyugat felé, hazafelé...

És a megfigyelők célzókészülékeinek fonálkeresztjén egymás után jelennek meg odalenn a mélyben az utak, útkereszteződések, a vad kavarodás, emberek, lovak, fogatolt és motoros járművek nagy összevisszaságban, összetorlódva és a megfigyelő megnyomja a bombakioldó gombját, a hatalmas bombák lomhán elválnak a gép törzsétől, egyre nagyobb sebességgel közelednek a föld gyűrött ábrázata felé, hogy pályájuk végén nagy füstöt és lángot lobbantva végleg megsemmisüljenek...

A harmadik gépet közvetlenül az oldás után valami megdobja. A személyzet akaratlanul egymásra néz. Mi történt?

— Ha minden lövés nem is, de ez viszont talált — szólal meg Pintér őrmester hangja az egymásköztiben.

Sághi Rusa Egon főhadnagy már látja is a találat helyét. Ő a harmadik gép megfigyelője. Fejét odaszorítja pillanatra a kabin átlátszó falához és bizonyára azt igyekszik megállapítani, hogy a találat mennyire veszélyes. A jobbtörzsön van egy repesztől kiszakított, nagy lyuk. Alig van 60 cm-re a főhadnagytól...

De már kint is vannak a „szabad levegőn". A robbanó felhőcskék lassan elmaradnak mögöttük, a Bel Ami vidáman repül velük tovább, megnyugszanak. Úgy látszik, gépükkel nincs semmi baj.

— Jobbról négy vadász! — jön a figyelmeztetés a rádión keresztül a vezérgépről.

A gépek személyzete a végtelen levegőt fürkészi. A negyedik gép éppen ebben a pillanatban old s a magasból négy karcsútestű Jak. 9-es csap rá füstölgő foszforcsíkokkal kuszálva össze körülötte a levegőt. A kéttörzsű a magasba lendül, lövésze ugyancsak ontja támadói orrába az acélmagvakat. Nem kell őket félteni, nem ez az első találkozásuk a Spitzmaus-okkal. De a kötelék többi gépe azért visszafordul és segítségére siet a szorongatott bajtársaknak. Ott keringenek mind a célterület körül és lövik, zavarják a meglepett vadászokat.

Valóban szokatlan kép. Közelfelderítők zavarják a vadászokat. Mind komolyabb légiharc fejlődik ki a célterület mellett. A vadászok szüntelenül támadnak, de itt is, ott is beül mögéjük egy-egy Bel Ami és amott már füstöl is az egyik. Igen. Az a szovjet vadász találatot kapott. Sűrű, fekete füst bomlik ki a törzséből, azután pályája lassan a föld felé hajlik, majd odalent iszonyú csattanással szétrobban.

A többi bolsevista immel-ámmal még egy-kétszer feléjük csap gépágyúival, de amikor a közelfelderítők hazafelé veszik útjukat, nem követik őket.

— Oldottam! — hangzott el tizenkétszer egymásután a fejhallgatókban ez a rövid mondat. — Oldottam, — s odalent széttépett gerendák, járművek roncsai repültek a levegőbe, megvadult lovak bukfenceztek fel egymás hulláján. És a jól sikerült folyamátkelés utáni megelégedett mosoly eltűnt a szovjet vezetők arcáról. A hídfő megsemmisült, meghiúsult a nagy terv: a német főerők átkarolása.

A tizenkét Bel Ami egymás után ereszkedik le a repülőtér jólismert talajára. Lévay főhadnagy gépe diadalmasan billegtet. Ők lőtték le a szovjet vadászt. Csorba Ferenc szkv., a lövész széles képpel vigyorog géppuskái mellől.

Négy gép alaposan össze van lyukgatva a vadászok gépágyúitól, kettőn jókora légvédelmi találat nyomai látszanak. De személyi veszteség nincs és ez a fontos.

A német összekötő tiszt mosolygó arccal közeledik a századparancsnok felé, kezetráznak, gratulál, a másik kezében valami fehér lapot tart.

Telbisz százados is mosolyog és a köréjük gyülekező hajózók felé fordulva, hangosan fordítani kezdi a német szöveget: „A hadtest vezénylő tábornok a magyar felderítő századnak a szolgálat nevében köszönetét és elismerését nyilvánítja a sikeresen végrehajtott támadásért."

vitéz Járomy Árpád szds.



Pilóta és szerelő hűséges bajtársak

Mit érez a vadászrepülő, ha 40—50 bombázóval kell szembeszállnia?

Valószínütlenül fiatal, szinte gyerekemberszámba menő pilóta áll előttünk Beregszászy Sándor szakaszvezető személyében. Három éve repül, 1941 tavaszán a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kassai kiképzőkereténél ült először repülőgépbe, ma a fővárosunkat megrohanó angolszász repülőerődök, Liberatorok és Lightningek ellen harcol Messerschmitt 109-esével. A félelmet hírből sem ismeri, látszik rajta, akkor érzi jól magát, ha jobbkeze a botkormányt, balkeze pedig a gázkart fogja és sokszázkilométeres sebességgel suhan végig az égbolton.

Mit érez a pilóta, ha szembekerül az ellenséggel

— Mit éreztél, amikor Dunaföldvár fölött 7000 méteren egyszer csak szembe találtad magadat az ellenséggel? — tesszük fel a kérdést.

A fiatal vadász szeme a messziséget keresi, kicsit elgondolkozik, azután ezeket mondja:

— Erre a pillanatra, amíg élek, emlékezni fogok. Mit tagadjam, nagy izgalom futott át minden idegszálamon, amikor megláttam a 40—50, hatalmas négymotoros bombázóból álló ellenséges köteléket. A Liberatorok nyugodtan, egyenletesen, a kötelékre szigorúan ügyelve, repültek északkelet felé. Méreteik, ahogyan közeledtek, egyre nagyobbodtak. Éreztem a kötelék hatalmas lóerőszámát, tudtam, hogy minden gépből gépágyúk és géppuskák tüze vár majd rám.

Nincs baj, ha együtt vannak a bajtársak

— Ekkor jobbra-balra néztem. Láttam, hogy a megbeszélt alakzatban együtt van az egész század. A közelemben látva a bajtársakat, azután úgy megnyugodtam, hogy minden gondolatom csak az volt: megtámadni a négymotorosokat.



Egy kis »erősítés«

A szakaszvezető ezután a visszaemlékezés tüzétől átmelegedve, elmeséli, hogy a bombázókkal egyelőre még nem lehetett harcba keveredni, mert az előttük repülő Lightningek felülről lecsapva megtámadták a magyar vadászköteléket.

— Mi a kellemesebb, — kérdezzük — vadászt, vagy négymotorost megtámadni?

Harc a vadászokkal

— A vadászokkal mindössze pár percig hancúroztunk, úgy hiszem azonban, ha egy Gusztávval mögéje kerülnék, nincs az az amerikai fenegyerek, aki épségben hazakerül légterünkből. Minthogy a vadászok is falkástól repülnek, csak arra kell nagyon ügyelni, hogy az ember mögé üldözés közben be ne üljön észrevétlenül egy vadász. A jobb repülő a vadászharcban tagadhatatlanul óriási fölényben van, de fölényt biztosít számunkra a Messerschmitt 109 egymaga is. Gyorsabb és fordulékonyabb a kétmotoros amerikai vadásznál, a négymotorosokat pedig kényelmesen körül lehet röpködni.

Bombázót megtámadni, az az igazi!

— Igazi kurázsi azonban mégis csak egy bombázóalakulat megtámadásához kell. A 40—50 négymotorosból a támadó vadászt olyan gépágyú- és géppuskatűz fogadja, hogy ember legyen a talpán, akinek nem száll inába a bátorsága. Először a mindenütt felvillanó torkalattüzet veszi észre az ember, szempillantás mulva már rohannak a saját gépe felé a tűzvörös foszforcsíkok. Tény, hogy ilyenkor nem a nyugdíjon jár az ember esze. Jó idegzet kell ehhez. A következő pillanatban csak az villan át az agyamon: csak azért is tá-



A bajtársakat is érdeklik a légiharc részletei



Éber pihenés a riadó előtt

madok. Ha szükséges, kétszer-háromszor csapunk rá a kiszemelt bombázóra, míg csak el nem érjük a célt, a légigyőzelmet.

Hogyan támadják meg a négymotorosat?

— A legutóbb szerzett tapasztalatok alapján, milyen támadási módszer fejlődött ki? — adunk újabb fordulatot a beszélgetésnek.

— A vadászok ellen most is érvényesek a klasszikus vadászharc íratlan szabályai. A hátába kerülni, aztán lőni, lőni, míg az ellenfél le nem zuhan.

— A négymotorosok megtámadása már nehezebb feladat. Itt az a hiba, hogy a zárt kötelékben repülő gépek igen jól megszervezett tűzrendszerrel védik egymást. A kialakult gyakorlat az, hogy az ellenséges kötelék egyik szélső gépét szemeli ki magának az ember és azt támadja meg a pillanatnyi helyzetnek megfelelően.

Mit lát a vadász az ellenséges gépen?

— Leírhatatlan élmény, ahogyan az ember előtt egyre nagyobb és nagyobb méreteiben bontakozik ki a bombázó. A másodperc töredéke alatt ilyen részleteket lehet megfigyelni: a bombázó hátsó géppuskáját néger kezeli, az oldalsó tüzelőállásban a gépágyú úgy rázza tüzelés közben a lövészt, hogy nincs egy nyugodt porcikája.

Tűzmegnyitás 300 méterről.

— Azután megnyitjuk a tüzet géppuskával és gépágyúval egyszerre. Csuda jó érzés, amikor a saját gépet a motor vibrálásán túlmenően a tűzfegyverek is rázzák. A tüzet a bombázó szárnytövére irányítjuk. Pár pillanat az az idő, ami a tűzmegnyitástól a leborításig eltelik, vagyis addig a pillanatig, amíg a vadász leválik a bombázóról.

— Ez a leválás eléggé kényelmetlen pillanat — magyarázza tovább a fiatal vadászrepülő. — Közvetlen közelről lő a négymotoros pillanatnyilag szóbajöhető valamennyi lövésze. Ha a leválás sikerült és a megtámadott gép még nem ég, vagy nem zuhant le, jöhet a következő rácsapás. Jómagam több rácsapás után lőttem le a Liberatort. Mondhatom, a legboldogabb pillanatok egyike, amikor azt látjuk, hogy az ellenséges gép füstöl és meredeken az anyaföld felé zuhan. Az általam lelőtt gépből öten tudtak kiugrani az ejtőernyővel, a többit a hatalmas gép magával rántotta a megsemmisülésbe.

A Mindenható vezérelje őket

Igy beszélnek és így harcolnak kitűnő vadászaink az amerikai és angolszász bombázórohamról. A repülőkhöz átpártolt huszárvirtussal vetik rá magukat a rendszerint fölényben lévő ellenfélre. Amikor idelenn a városban felbőgnek a szirénák és mindenki a föld alá búvik, vadászaink sokezerméteres magasságban repülnek az ellenség elé, hogy életüket kockára téve védjék az otthont, a családot, az egész magyar népet.

A Mindenható vezérelje minden szárnycsapásukat.

László István



Nekiiramodik a vadászgép

NINCS LEHETETLEN FELADAT A MAGYAR ZUBÓKNAK

A magyar repülés nevéhez fűződik az elmult hónap egyik legszebb fegyverténye, amely a keleti arcvonal déli részén jelentős kihatással volt a hadműveletek sorsára és amely rendkívüli mértékben öregbítette repülőink hírnevét német bajtársaik előtt.

A szovjet csapatok ebben az időben erőszakolták támadásukat a Kárpátok előtere felé és folytonos támadásaik rendkívüli mértékű utánpótlást tettek szükségessé, annál is inkább, mert veszteségeik óriásiak voltak. Ennek az utánpótlásnak jelentékeny része, mint az a felderítők jelentéseiből és felvételeikből kétségtelenül kiderült, a Dnyeszternek az arcvonal mögött mintegy száz kilométerre fekvő pontonhídján át jutott az első vonalba. A híd fontosságára jellemző, hogy a szovjet rendkívül erős légvédelmet összpontosított körülötte s ezenkívül a nagy folyó keleti partja mögött nagy ívben legalább öt-hat szovjet tábori repülőtér feküdt, ahonnan a vadászgépek riasztása minden pillanatban lehetséges volt.

A német hadvezetőség a hadműveletek alakulásából tisztán látta a híd jelentőségét és éppen ezért, hogy az ellenség utánpótlását jelentősen zavarja, elrendelte a híd elpusztítását. Tekintettel a feladat nehézségére és rendkívüli veszélyeire, a végrehajtásra önként jelentkező pilótát kért.

A keleti arcvonalon már hosszabb idő óta igen szép eredménnyel harcoló magyar bombázó repülőszázad parancsnoka, Herder főhadnagy jelentkezett a feladat teljesítésére, s csupán azt kérte, hogy a súlyos feladatot ne egy géppel, hanem kettővel hajthassa végre. Igy a feladat sikeres teljesítése biztosabbnak látszott.

A magyar századparancsnok javaslatához az illetékes parancsnok készséggel hozzájárult.

A magyar bombázószázadnak átadták a területről a felderítők által készített fényképet és rövid megbeszélés után a századparancsnok és a másik gépparancsnok, Majoros főhadnagy megállapodtak a terv keresztülvitelében.

A terv szerint a két magyar bombázógép két különféle irányból csap rá a hídra, hogy a támadás feltétlen sikerét biztosítsa. A gépek bombaterhét is úgy választották meg, hogy az feltétlenül elégséges legyen a nagyfontosságú katonai célpont elpusztítására. Igy a fehérkeresztes Junkers 88-as gépekre négy darab 250 kg.-os és nyolc darab 50 kg-os bombát függesztettek fel. Öszszesen 2800 kg. bomba várt az ellenséges célpont szétrombolására.



A feladat megbeszélése

A szerelők megfeszített munkája és a személyzet kellő előkészülete után gépeink elindultak a nehéz, de igen fontos feladat megoldására. Az egyik gép nagy vargabetűvel egészen a Kárpátokig került le és ötezer méteres magasságban repülve a Kárpátok gerince felett délnek vette útját, majd hosszabb kitérő után fordult a Dnyeszter-híd rárepülési irányába. Az útvonal rendkívül ügyes megválasztásának eredménye volt az, hogy a gépet az ellenség a rárepülés egész ideje alatt nem vette észre.

Másik gépünk szintén mintegy ötezer méteres magasságban azonban kelet felé tért ki. Nagyjában a saját vonalak fölöt haladt, amíg a folyót el nem érte, majd onnan keletnek fordult, hogy meglepetésszerűen a szovjet felőli oldalról hajtsa végre a híd elleni zuhanótámadást. Az ő útja már nem volt oly sima és zavartalan, mert részben már az orosz vonalak átrepülésénél erős légvédelmi tűz fogadta, részben pedig megfigyelhették, hogy az egyik vadászrepülőtérről szovjet vadászgépek szállnak fel, nyilván a magyar gép elűzésére.

Bombázóink természetesen ragaszkodtak a megbeszélt útvonalhoz és így a támadás szinte menetrendszerűen történt. Először az a gép ért a híd fölé, amely a Kárpátok felőli útvonalat választotta. Ötezer méteres magasságban repülve a felhőréteg alól egyre nagyobb sebeséggel zuhant rá a gép a célra. Az orosz légvédelmi lövegek zárótüzében csakhamar a gépágyúk is beleszóltak, mindez azonban nem zavarta a magyar gépet, amely nem a szabályos megszokott zuhanósebességgel, hanem annál jóval nagyobb sebeséggel zuhant alá. Igy a légvédelem robbanási pontjai mind a gép fölött maradtak. A Junkers 88-as bombáit körülbelül 1000 méteres magasságban oldotta ki és a pontos célzás eredményeként a hídra átlóirányban rácsapódó bombái nem csupán a hídat, hanem a túlsó oldalon levő orosz légvédelmi ágyúállásokat is telibe találták.

Még az első gép támadása közben érkezett a színhelyre a kelet felől támadó másik gép. Ez is átló irányban csapott le az ellenkező oldalról, igen nagy sebességgel ötezer méter magasságból a hídra. A bombák a hídon és a légvédelmi tüzelőállásokban telitalálatokat értek el és a nagyfontosságú célpont a szovjet utánpótlásnak kulcsa, a Dnyeszter pontonhídja több darabra szakadva úszott le a folyón. A magyar gépek támadása teljes sikert hozott.

A kelet felől támadó magyar gép berepülése nyomán riasztott és felszállt szovjet vadászgépek eddigre már a magyar bombázók fölé emelkedtek és, bár elkésve, rácsapásra készültek. Gépeink az előzetes megbeszélés értelmében ugyanazon az útvonalon indultak haza, mint amelyen a célpont megközelítését végezték. Az a gép, amely a Kárpátok feletti útvonalat választotta, rövid tűzharc után lerázta támadóit, azok nem is követték. Másik gépünk a nehezebb útvonalon s még hosszabb időn át szovjet terület felett repülve, többször keveredett tűzharcba az orosz vadászgépekkel, azonban a gép személyzetének jól célzott védőtüze az ellenséges vadászok támadását visszaverte.



Seidemann német repülőaltábornagy a magyar bombázók repülőterén

Gépeink csaknem negyedfélórás repülés után szálltak le a magyar század tábori repülőterén, ahol a bajtársak kitörő örömmel fogadták a gépek személyzetét. Jogos büszkeség tölthette el a magyar repülőket, hiszen rendkívül nehéz körülmények között fényes sikerrel oldották meg a rájuk bízott önként vállalt feladatot.

Ez a hídrobbantás, amely éppen a szovjet hadműveletek kritikus szakában történt, igen előnyösen befolyásolta az orosz támadás megállítását és a magyar és szövetséges csapatok későbbi előnyomulását. Dessloch német repülővezérezredes, a német 4. légihadsereg parancsnoka, az év legszebb repülőteljesítményének nevezte pilótáink hőstettét.

A két magyar bombázógép vitéz személyzete pedig bebizonyította, hogy repülőink számára nincs lehetetlen feladat.



A támadás egyik hősének előkészületei

AKNAVESZÉLY!

Aknarakás repülőgépről

A MTI jelenti: Folyó hó 5-én, az esti órákban egyes ellenséges gépek lépték át az ország délnyugati határát és általában északi irányban repülve, Csepel magasságáig törtek előre. A visszarepülés a Duna vonalán történt. A berepülés zavarójellegű volt, összekötve a Duna egyes szakaszainak elaknásításával.

Amióta angolszász légitámadások érik az országot és ellenséges berepülések történnek, mind gyakrabban olvassuk a hivatalos jelentésekben, hogy angolszász repülőgépek aknákat raknak a Dunába. Az aknaveszély miatt a Duna egyes szakaszain hosszabb-rövidebb időre korlátozták a hajóforgalmat, sőt — mint olvastuk — hajóelsüllyedések is történtek. A magyar folyamerők aknakereső osztagai azonban hamarosan felkutatták és ártalmatlanná tették az aknákat, megnyitva így ismét a hajózás szabad útvonalát.

Mivel mind az elaknásításban, főszerepet kapott a repülőgép, a kérdés megvilágítása repülőszempontból feltétlenül érdekes.

Most, hogy a tengeri háborúban oly nagy szerepet játszó aknarakó repülőgép a magyar Duna felett is megjelent és az eddig csak távoli óceánokon használt félelmetes, hajókat süllyesztő, hajózást megbénító viziaknák fő közlekedési vonalunkon robbannak, szükségesnek látszik megismerkedni az elaknásítás módjával, az akna működésével. Különös tekintettel kell itt lennünk az ú. n. mágneses aknára, mely a második világháború vizi hadviselésének egyik legérdekesebb harci eszköze.

Felkerestük ennek a kérdésnek egyik szakemberét, hogy néhány adatot és valóban szakszerű magyarázatot kaphassunk tőle, természetesen mindig szemelőtt tartva a repülőgép szerepét.

Először nagy általánosságban szeretnénk hallani valamit az aknákról.

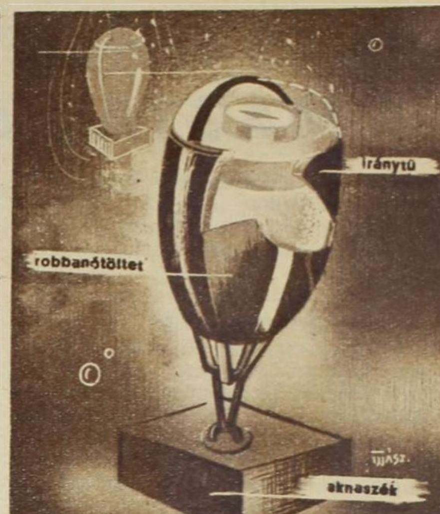
— A tengeri háborúban használt aknák — a partvédelem megfigyelt aknáitól eltekintve — két nagy csoportba oszthatók: érintésre robbanó akna és mágneses akna — hangzik a válasz. — Az érintőakna lehet lehorgonyzott, vagy úszóakna. A mágneses akna elsősorban lehorgonyzott állapotban les áldozatára. A folyami aknák lényegileg teljesen hasonlóak a tengeri aknákhoz. Sajátságos tulajdonságai a mágneses aknát különösen alkalmassá teszik a folyami háborúra.

— Mi a különbség a kétféle akna működése között? — tesszük fel a második kérdést.

— Az érintőakna, mint a neve is mutatja, akkor robban, ha idegen tárgy — a hajó teste — közvetlen érintkezésbe kerül vele. Az aknatestből ú. n. szarvak állnak ki, melyek savval vannak töltve és vékony üvegfaluk a legkisebb érintésre letörik. Ekkor a bennük lévő sav egy elembe folyik és ennek áramkörét zárja. A gyújtószerkezet működésbe jön és az aknában elhelyezett nagymennyiségű robbanóanyagot felrobbantja.

— A mágneses akna másképp »dolgozik«? — kérdezzük.

— Merőben más elvek alapján. Legnagyobb különbség a két akna közt, hogy a mágneses akna sohasem kerül közvetlen összeköttetésbe a felrobbantandó hajótesttel — magyarázza informátorunk. — Teljesen nevetséges az az elterjedt hiedelem, hogy az akna mágnespatkóként tapad rá a közelébe kerülő hajóra. Működése azon alapszik, hogy belsejében igen érzékeny iránytű van elhelyezve, mely — mint minden iránytű — közelébe kerülő mágneses erőterű test hatására, nyugalmi állapotából kileng. Ha a mágneses aknához nagyobb vastömeg közeledik, — tehát hajó halad el mellette — a minden vasban rejlő természetes mágnesesség hat az iránytűre, mire az kimozdul, ezzel zárja a gyujtószerkezet áramkörét és az akna robban.



A mágneses akna vázlatos rajza (nem élethű, csupán a működési elvet mutatja)

— Az akna a víz színe alatt van elhelyezve?

— Igen, néhány méterrel a víz színe alá horgonyozzák le, hogy ne lehessen észrevenni és elkerülni. A mágneses akna félelmetes hírét annak köszönheti, hogy egy-egy akna lehorgonyzási pontjától nagy körzetben veszélyezteti a hajózást és ez teszi különösen alkalmassá a folyami hadviselésre, hiszen aránylag keskeny hajózható folyómedret egy mágneses akna képes teljes szélességében elzárni.

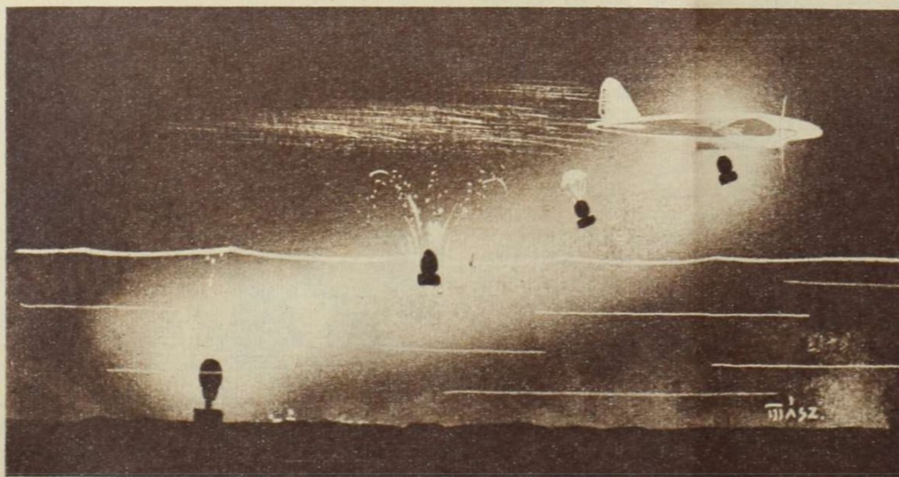
Rátérünk arra, hogy a mostanában gyakran emlegetett, ú. n. légi akna és a vizi akna között sokan nem tudnak különbséget tenni.

— Sok embert megzavar, hogy mindkettőt repülőgépről szórják és aknának hívják őket.

De akna a neve minden olyan robbanóeszköznek, amelynek hatása elsősorban a robbanás által keletkező légnyomásra van alapítva — mondja. — A légi akna nagyméretű, vékonyfalú bomba, melynél a repeszhatás teljesen elhanyagolható; úgyanígy a vizi akna is a nyomás által fejti ki hatását. Hasonló elv szerint működik a szárazföldi akna és a gyalogság aknája is.

— Hozzávetőlegesen milyen súlyúak a vizi aknák? — érdeklődünk tovább.

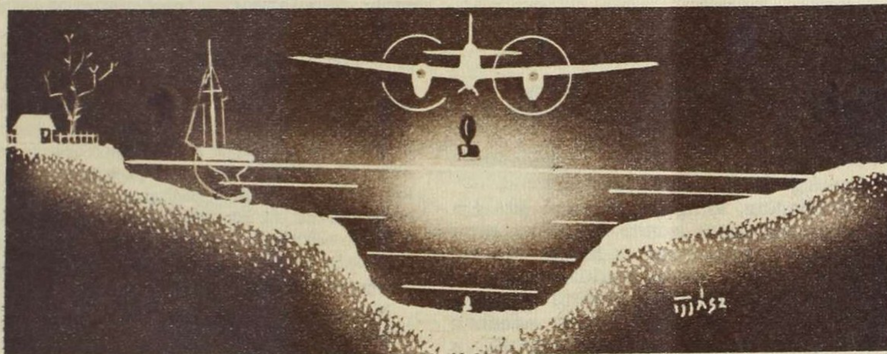
— A tengeri aknák körülbelül 3—4 mázsa súlyosak, a folyami aknák csak 100—150 kg-osak. Ha meggondoljuk, hogy az aknatest falától és a gyujtástól eltekintve ez a súly kizárólag a robbanóanyag súlya, fogalmat alkothatunk magunknak arról a hatalmas robbanóerőről, melyet egy akna képvisel. Hatását még az is fokozza, hogy a nyomás hullámai a


Az aknarakó repülőgép munkában

vízben gyengítetlenül haladhatnak tova. A sekély mélységű folyómederben még jobban érvényesül a robbanóhatás, mert a lefelé irányuló nyomáshullámok azonnal visszaverődnek a meder fenekéről. Ezért lehet a folyami akna jóval kisebb, mint a tengeri. Egyébként is — teszi hozzá — a folyami hajók, tengeri- vagy éppen hadihajókénál sokkal vékonyabb teste, kisebb erejű robbanásnak sem tud ellentállni.

— Így bizony elég sok aknát tudnak magukkal hozni a Duna aknásítására küldött repülőgépek, — jegyezzük meg — de most szeretnénk néhány szót hallani arról, hogyan történik az aknarakás repülőgépről! — tesszük fel a kérdést.

— Az aknásítás úgy történik, hogy az aknarakó repülőgép alacsonyan a víz színe fölé ereszkedik és egyszerűen kiejti az aknát. A jó vetési magasság tenger felett 15—100 méter, folyó felett még kevesebb, mert a célpont kisebb és az aknát az aránylag keskeny hajózási útvonalba kell dobni. A kiejtett akna a zuhanás sebességének fékezése végett ejtőernyővel ereszkedik lefelé. A vízbeérés pillanatában az ernyő önműködően lekapcsolódik és az akna lemerül. A mágneses akna, de egyéb vízi akna is,



A folyómeder kotrott hajózó járatába dobja mágneses aknáit a repülőgép

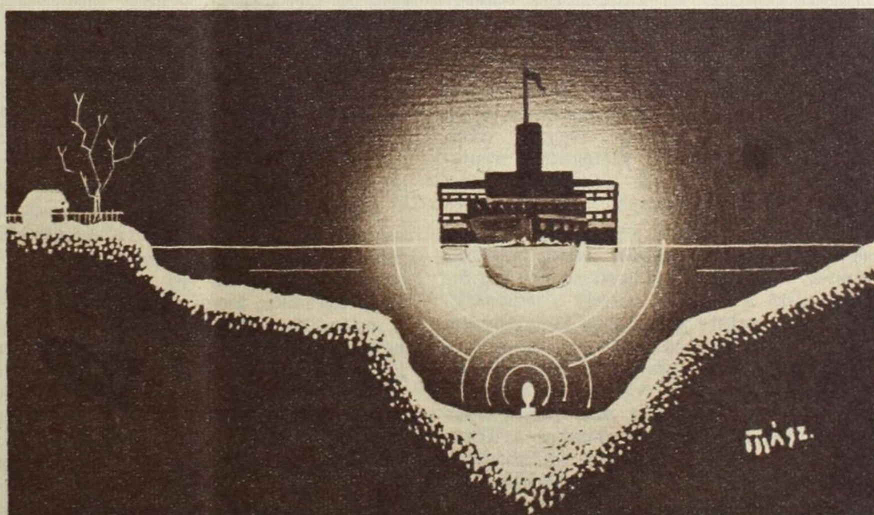
a kidobás pillanatában tulajdonképpen két részből áll, — folytatja az érdekes magyarázatot — magából a robbanó anyaggal töltött és gyujtószerkezettel felszerelt aknatestből és az ez alatt elhelyzhető ú. n. aknaszékből. Ez az aknaszék a vízbeéréskor is az akna alatt marad és végül leül a fenékre. Az aknaszék az akna horgonya. Amint a nagysúlyú aknaszék feneket ért, az akna elválik tőle. Ebben a pillanatban élesítődik. Az aknát az aknaszékkel horgonykötél köti össze, mely olyan hosszúságú, hogy a mágneses akna néhány méterrel a víz színe alatt lebeg. A kis mélységű folyómederben ezek a távolságok természetesen igen kicsinyek.

A mágneses akna története után érdeklődünk.

A mágnesen akna története után értengerészet alkalmazta először, 1939-ben, a háború első évében. Ebben a háborúban ők használták először, nagyobb arányokban aknarakásra a repülőgépet is. Régebben kizárólag aknarakóhajókkal aknásítottak, de a hadviselő felek hamarosan rájöttek, hogy a repülőgép éppen úgy, sőt néha jobban használható erre a célra. A jelen esetben pedig — a Duna aknásítására gondolok — vízi járművei nem is tudnak idejönni, csak repülőgéppel — fejezi be.

— A mágneses aknaveszély elhárítására van mód? — kérdezzük.

— Van, mégpedig nagyon érdekes. Természetesen, mikor a mágneses akna először jelent meg, az elhárítás jóformán teljesen tehetetlen volt. A normális aknák ellen használt aknakutató- és szedőhajók nem ismerték a mágneses akna ártalmatlanná tételének módját. Később kísérleteztek fából épített aknaszedőhajókkal, de az elhárítás legalkalmasabb eszközének mégis a repülőgép bizonyult.



A mágneses akna felett elhaladó hajó mágneses erőtere működteti az akna gyujtását.

— Vízi járművekre nem lehet ilyen semlegesítő szerkezetet szerelni? — kérdezzük tovább.

— De, hogyha ismerjük a mágneses akna áramkörének minőségét, lehetséges a hajók körül olyan mágneses mezőt teremteni, mely az akna gyujtóművére semlegesítő hatással van. Például ilyen demagnetizáló hatású áramkört gerjesztettek az angol óceánjáró, a Queen Mary, körül, mikor az a háború első évében Amerikából visszahajózott Angliába. De ez az eljárás sohasem nyujt százszázalékosan biztos védelmet a mágneses aknák ellen.

Az interjut ezzel be is fejezzük. Megköszönjük a hallottakat, melyekből valóban mindent megtudtunk, amit a dunai aknaveszélyről, és nem utolsósorban a mágneses aknáról magáról ismernünk kell. Mint érdekességre gondolunk távoztunkban arra, hogy ebben a repüléstől és légiháborútól egyébként oly távol álló különleges harceljárásban is az adott különleges körülmények között, a repülőgépre hárul a feladat oroszlánrésze.

Stirling György

Repülők mótorkerékpáron...

A sportok terén minden időben a versenyszerüség volt az, amely a legnagyobb nézősikert, a résztvevők számára pedig a legtöbb izgalmat jelentette.

A haladó mozgással egybekötött sportágak, kerékpározás, automobilizmus, repülés, de még a korcsolyázás, sífutás és ródlizás is a sebességnövelés lehetőségeivel sarkallja a küzdőt nagyobb teljesítmények elérésére.

A sebesség hajszolása, a gyorsulással járó sajátos érzés, a levegő ellenállásának leküzdése, a szemberohanó képek gyors változása, országutak összefutó vonalainak, az útakat szegélyező fáknak, távíróoszlopoknak tüneményszerű suhanása, az eszköznek a sebesség fokozódásával egyre nehezülő kézben és irányban tartása, egy hibás fogás, vagy nem várt akadály következtében bekövetkező baleset, söt katasztrófa lehetőségének számbavétele, — mindez bizsergetőn hat a kor emberének idegeire, mert számára a sebességgel járó vagy a sebességben rejlő veszedelmek éppen olyan narkotikumot jelentenek, mint a morfinistának a méreg. Egyre több, mind erösebb, hogy kielégülést nyujtson a szokott adagok iránt lassan közömbösülő szervezetnek.

A földön elérhető gyorsaságok mindenesetre korlátozottak, evvel szemben sokkal több veszélyt hordoznak magukban, mint a repülés, amely a sebességhatárokat szinte a fantázia birodalmába tartozó méretekben tolta ki, de míg a földi járműveknél maga a rohanás veszedelmet jelent, a repülésben a sebesség maga a biztonság, míg annak mértéken túli csökkentése okozhat kritikus pillanatokat. Különösen a földközelben való repülés szépségei és izgalmai vonzák a pilótákat, ahol a sebesség jól érzékelhetö, amivel szemben a magasság fokozódásával a földhöz viszonyított sebesség érzete arányosan csökken.

Mindaddig, amíg a szánkázó sítalpra áll, a kerékpáros motorozik, nincs semmi baj, — a sportember hamar idegződik a fokozott kívánalmakhoz s az elérhető sebességhatárokon belül mozgása is biztonságossá válik. Amint azonban a nagyobb sebességre beállított és a stabilitást csak a legnagyobb sebességfokon kielégítőnek érzékelő pilóta kerül kisebb gyorsaságú járműre, a sebesség megítélésében, de főleg centrifugális erőhatások helyes érzékelése tekintetében már határozatlanná válik.

A közelmultban egy kiváló repülőnk kapott újra a motorkerékpárra, miután a gumihiánnyal kapcsolatos korlátozások kevesebb módot adtak a megszokott gépkocsi használatára. Az egyébként is ügyeskezű vezető hamarosan összemelegedett motorával s aztán már nem közlekedési, hanem sebességadó eszközt látott csak a „pléh szamár"-ban. Úgy száguldozott vele, hogy a XI. kerület összes rendőrei már rá fentek a fogukat. Ha aztán egyenes útszakaszra ért, bőgött a motor s a sebességmérő sohasem került nyolcvan alá.

Nem tudjuk, minden korsó sorsa írva vagyon-e, vagy abban a másik közmondásban rejlik az életigazság, mely szerint tovább jut, ki lassan jár, — tény azonban, hogy a sors pontot tett a száguldás végére. A közelmultban az egyik alkonyon a szokott iramban húzott el a Horthy Miklós-út, Körtér felőli elágazásánál, mikor oldalról váratlanul egy nehéz teherkocsi kanyarodott be a főútvonalra. Fékezésről, kitérésről már szó sem lehetett. A Puch 90-es tempóban rohant a teherkocsi oldalába. Vezetője előre repülve, saját testével törte össze a kocsi oldalfalát, majd a másikon felütközve, nagy ívben zuhant az úttestre, ahol összezúzva terült el.

Egy óra hosszat feküdt vérében, míg kórházba szállították. Aztán három napon át nem történt vele semmi. Várták, hogy meghal, orvosi beavatkozás úgysem segít. De mikor a negyedik napon még mindig zihált benne az élet, egy kitünő fiatal orvos rászánta magát a reménytelen operációra.

Kemény fából faragták a repülőket — ezt is kiállta. Két éjszakán át ugyan húszszor ismételte meg a melegszívű nővér a haldoklók imáját, de a negyvenen felüli láz lassan alábbhagyott s az összedrótozott pilótába kezdett visszatérni az élet. Vállapockája három darabba törten igyekezett összeforrni, felsőcombjába a csípőcsont kivésése után rozsdamentes fémrudat vertek, másik lábát pedig váltogatott súlyokkal igyekeztek eredeti hosszára méretezni, de mert a „főtartótörések lapolás nélkül" voltak javíthatók, mire a krízis utáni ötödik napon, volt oktatójának családja meglátogatta, még fennfennakadó szemhéjakkal, de egészen értelmesen tudta elsuttogni pokoli fájdalmai között életének első igazán komoly fogadalmát, hogy motorkerékpárra nem ül többet.

Bajtársunk megmaradt nekünk, de hiányzik sok-sok elődje, kiknek már nem adatott meg, hogy fogadalmat tehessenek. Mennyi szép reményre jogosult sasfiók hullott ki a fészekből, mert nem jól ítélték meg a sebességet s egy idétlenül bömbölő „pléhszamár" hátán szárnyaltak át az örökkévalóságba, mikor hangtalan suhanó Kevélyükkel hordozhatnák magukat a levegőtenger fenséges magasságában...

Bajtársak — be csúf halál az igazi repülőnek kórházi ágyon, párnák közt halni meg... Ha már el kell egyszer menni, fejfánk ne bicikli váza, de légcsavar szárnya legyen!

v. H. F.

Keller vezérezredes, az NSFK parancsnoka:



Nem az anyagi harci eszközök döntik el a háború sorsát, hanem elsősorban a hadviselő államok erkölcsi erői

Az Európa sorsáért, és kultúrájáért folytatott harcban Németország szerepe a döntő, és ellenálló erejétől függ minden. Ennek a tudatában kísérlik meg Németország ellenfelei, hogy minden rendelkezésre álló eszközzel megtörjék a német nép harci szellemét. Reményeik arra vonatkozólag, hogy a folytatólagos légi tömegtámadásokkal a német városok ellen célt érnek, tévesnek bizonyultak. A német nép hősi magatartása megmutatta, hogy a nemzetiszocialista Németország más, mint az 1918-as év összeomló német birodalma. A terrortámadások további fokozásánál is a német nép áldzatkészen és elszántan áll abban a szilárd hitben, hogy a német légvédelem tovább erősödik és a megtorlás bekövetkezik.

Az ellenfél további reménye a német front harcszellemének csökkenésére azzal semmisült meg, hogy a nemzeti szocialista nevelés és haderőnkívüli előképzés a német ifjúságból a harcoló csapatnak tökéletes utánpótlást nevel. Ez a kiképzés abból az alaptételből indul ki, hogy a leendő katonát először jellemileg kell megerősíteni és azokat a katonai erényeket kell benne kifejleszteni, amelyek a harcoló csapat harci értékét meghatározzák. Ennek a követelménynek a Hitler-Jugend nevelése tesz legjobban eleget. Ismét az 1918-as évvel való összehasonlítás mutatja legjobban a változást. Az az utánpótlás, ami akkor jutott a hátországból az arcvonalra, a csapat parancsnokai számára aligha volt örvendetes. A katonai nevelés hiánya és a defetista propaganda ijesztő mértékben csökkentette elsősorban a fiatal ujoncok harckészségét.

Aki mind a két háborút végigharcolta és akinek alkalma nyílik, hogy mindkét időszak személyi utánpótlásának minőségére vonatkozólag összehasonlításokat tehessen, tisztán láthatja mekkora jelentősége van a nemzetiszocialista nevelésnek és haderőnkívüli kiképzésnek. Változatlan lelkesedéssel és bevetési készséggel törekszik ma is a német ifjúság a zászlók alá és minden lehetőt megtesz, hogy idősebb bajtársai mögött bátorságban ne maradjon el.

A német légierők részére szánt utánpótlás, amelyet a repülő-HJ kötelékei fognak egybe, repülő és repülőműszaki haderőnkívüli kiképzését a nemzeti szocialista repülő hadtest (NSFK) keretében kapja. Azok a fokozott követelmények, amelyeket az arcvonal repülői iránt támasztanak de ugyanígy a légihaderő háborút döntő jelentősége is igen gondos kiválasztást és rendkívül alapos kiképzést tesznek szükségessé. Már korán fel kell ébreszteni az ifjúságban a repülő életpálya iránti lelkesedést. Ez már az iskolában megtörténik a modelezőkiképzés segítségével. A tizenötödik életév betöltése után megindul a vitorlázó kiképzés, ami a fiatal repülő számára egyben felejthetetlen élményt is jelent. A teljes kiképzés a repülés és a repülőműszak különféle fejezeteire terjed ki és a vitorlázó repülő szakszolgálati engedély megszerzésével zárul. A NSFK végzi ezek után a hajózó személyzetté és földi szakszolgálatosokká való kiképzést. Ezzel a tervszerű, több évre terjedő haderőnkívüli előképzéssel lehetséges csak a légi haderőnek tartósan olyan utánpótlást adni, amely jellem és repülőtudás dolgában a légihaderő minden követelményének eleget tesz.

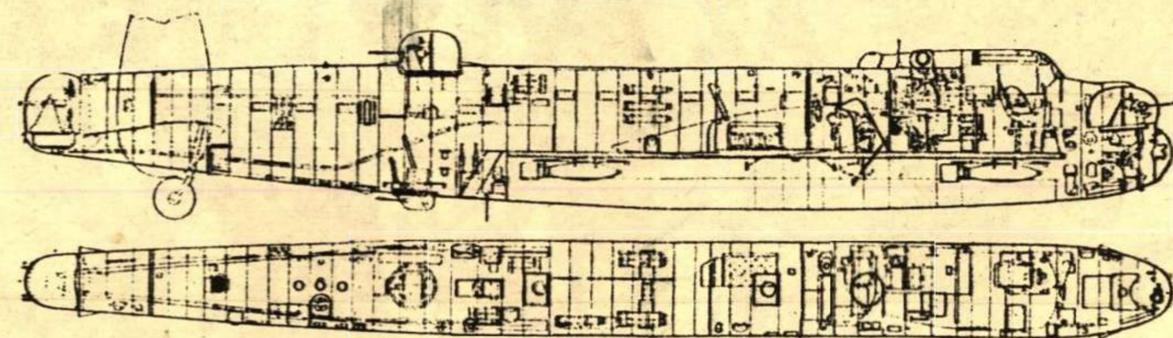
A repülő-HJ évenkénti birodalmi versenyei értékes keresztmetszetet adnak erről a nevelő és kiképző munkáról. Akinek, mint öreg repülőnek, alkalma nyílik, hogy jelen lehessen ezeken a versenyeken és lássa az ifjakat magatartásukban, odaadásukban és lelkesedésükben, annak megdobban a szíve és bebizosodik előtte, hogy az a légihaderő, amelynek ilyen utánpótlása van, csak győztesen kerülhet ki ebből a háborúból.

Igen nagy azoknak a kiváló repülőknek a száma, akik a NSFK iskoláiból kerültek ki. Sokan közülük a legmagasabb kitüntetéseket kapták meg, de sokan közülük odaadásukat és hűségüket a repülő hősi halállal pecsételték meg.

Noha a NSFK kiképzők és vezetők nagy százaléka teljesít arcvonalszolgálatot, a kiképzés a hátországban nehézségek ellenére is sikeresen folytatódik. A visszamaradt erők fokozott munkakészsége lehetővé teszi a kitűzött feladat teljesítését. A német légihaderő ellenfelei pedig jegyezzék meg: a német légihaderő megfelelő alaposan kiképzett utánpótlásban sohasem fog szükséget szenvedni. Az arcvonal és a haza pedig abban a meggyőződésben élhet, hogy a győzelmes német légihaderő és a NSFK, ez a repülőpolitikai harci alakulat minden feladatot megold, hogy a harcból győztesen kerüljön ki.

AZ AVRO LANCASTER

négymotoros nehéz bombázó



MÉRETEI:

Törzshossz 21.2 m
Szárnyfesztáv 31 m
Magasság 6.2 m
Keréknyomtáv 7.2 m
Szárnyfelület 120 m^2
Csűrőfelület 7.95 m^2
Szárnyfékfelület 13.6 m^2
M. kormány 8.1 m^2
M. iránysík 22 m^2
O. kormány 3.8 m^2
O. iránymű 10.3 m^2

Repülősúlya 27.2 tonna
Max. sebesség 485 km/ó
Hatástáv 4850 km
Üzemanyag 9000 liter

FEGYVERZET:

Orrtorony 2 db 7.7 mm gp.
Felső torony 2 db 7.7 mm gp.
Alsó torony 2 db 7.7 mm gp.
Hátsó torony 4 db 7.7 mm gp.
Frazer-Nash tornyok

SZEMÉLYZET:

6 fő: parancsnok, másodpilóta, megfigy
2 lövész (rádiós), lövészszerelő.

A legkorszerűbb angol bombázógép metszetrajza

1. helyzetlámpák
2. jegesedésgátlós porlasztószívószáj
3. radiátorburkolat
4. Rolls Royce 12-h. Merlin XX motor
5. D. H. légcsavar
6. első főtartó
7. mentőcsónak
8. kipufogó-lángrejtő
9. olaj- és glikolhűtő
10. fülkefűtés
11. fülkeborítás
12. rádiós munkahelye
13. iránymérő antenna
14. navigációs asztal
15. vezetőülés
16. szellőző
17. robotpilóta
18. jegesedésgátló a bombacélzó ablakán
19. bombacélzóablak
20. bombalövész támlája
21. első ajtó
22. fényképezőgép
23. bevonható leszállófények
24. futóműszárak
25. hidr. futóműfékek
26. futóműborítás
27. üzemanyagtartály
28. bombatárak
29. antenna
30. földelőhuzal
31. alsó géppuskatorony
32. alsó jelzőlámpák
33. WC.
34. mentőcsomag
35. hátsó géppuskatorony
36. magassági igazítólap
37. magassági kiegyenlítőlap
38. oldalkormány
39. oldaliránysík
40. mentőcsónak-kioldó
41. oldalajtó
42. lőszercsuszka a hátsó géppuskatoronyhoz
43. felső géppuskatorony
44. hidr. futóműbevonó
45. szárnyfék
46. hátsó főtartó
47. üzemanyagtartály
48. csűrőigazítás
49. csűrőkiegyenlítés
50. csűrő
51. kötelékjelzőlámpák

Cassino hősei: német ejtőernyősök

B. V. 138. repülőcsónakok támaszpontján

A vitórlázóteljesítmények mai állása

Magyarország lendületes előretörése az utolsó négy évben

A vitorlázó repülés nemzetközi tanulmányi bizottságának legutolsó kiadott jelentése az 1943 október 31-i helyzet alapján foglalkozik a vitorlázó teljesítményjelvények mai állásával. Igen érdekes az az összeállítás, mert kitűnik belőle, milyen fejlődést tettek a háború alatt és a háború ellenére a világ egyes nemzetei a vitorlázórepülés terén. Maga a lista természetesen nem lehet teljes, minthogy az angolszász és általában a tengerentúli államok a német felségterületen székelő ISTUS nyilvántartásában egyelőre nem óhajtanak szerepelni. Nekünk magyaroknak pedig főleg azért érdekes ez a kimutatás, mert belőle kiderül, hogy milyen nagyszerű fejlődés volt a magyar vitorlázórepülés osztályrésze az utolsó öt évben.

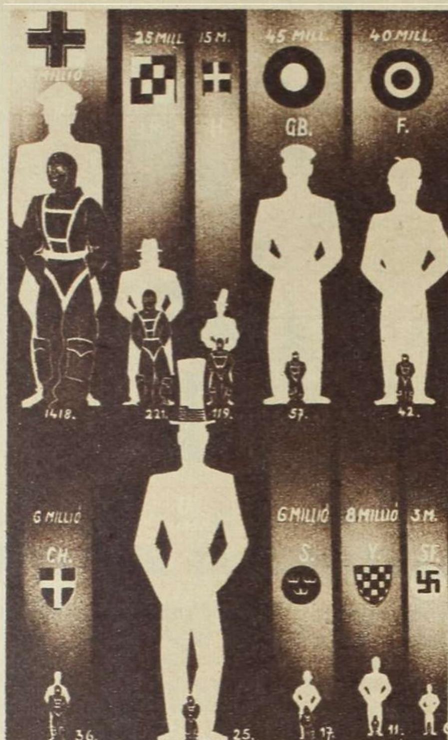
Az ezüstkoszorús teljesítményjelvény, röviden az ezüst-C 1943 október 31-ig 1986 alkalommal került kiadásra. Mint ismeretes, ennek feltételei: 1000 méteres magassági repülés a kikapcsolási pont felett, 50 km-es távrepülés és 5 órás időtartamrepülés. Németország ezeket a feltételeket a háború alatt módosítani kényszerült, mivel az üzemanyaggal és repülőgéppel való takarékoskodás a távrepüléseket lehetetlenné tette. Ezért ma a távrepülő és magassági feltétel helyett a német vitorlázó repülők három 1000 méteres magassági repülést végezhetnek, valamint az előírt időtartamrepülést. Külföldön, így nálunk is, az eredeti feltételek megmaradtak.

Az ezüstkoszorús teljesítményjelvények elismerésének állása 1939 december 31-től kezdve 1943 október 31-ig a következők:

Ország	Állás 1939 XII. 31	Adományozásra került 1940	1941	1942	1943	Állás 1943 X. 31
1. Amerika (USA) ..	25	—	—	—	—	25
2. Anglia	57	—	—	—	—	57
3. Brazilia	1	—	—	—	—	1
4. Columbia	1	—	—	—	—	1
5. Dánia	1	—	—	—	—	1
6. Délafrikai Unió ..	5	—	—	—	—	5
7. Egyiptom	1	—	—	—	—	1
8. Esztország	2	—	—	—	—	2
9. Finnország	6	—	—	—	—	6
10. Franciaország ...	42	—	—	—	—	42
11. Görögország	1	—	—	—	—	1
12. Hollandia	4	—	—	—	—	4
13. Japán	—	—	—	—	—	1
14. India	1	1	—	—	—	2
15. Jugoszlávia	9	5	—	—	—	11
16. Lengyelország....	190	31	—	—	—	221
17. Lettország	1	2	—	—	—	3
18. Litvánia	3	1	—	—	—	4
19. Magyarország ...	18	19	2	15	65	119
20. Németország	1282	71	76	7	32	1418
21. Olaszország	—	—	—	—	—	5
22. Protektorátus ...	1	—	—	—	—	1
23. Románia	4	—	—	—	—	4
24. Svédország	2	—	5	—	10	17
25. Svájc	27	3	1	1	4	36
26. Spanyolország ..	—	—	1	—	—	1

A Német Birodalomban a teljesítményjelvények kiadását a háború természetszerűleg csökkentette. A legtöbb háborúban igazolt ezüstkoszorús jelvény feltételeinek egyikét-másikát az illető repülő jórészt már a háború előtt teljesítette és így szabadság vagy repülőtábor alatt sikerült a jelvény megszerzése teljes feltételeinek eleget tenni. A mélypontot e téren 1942 jelenti, amikor mindössze hét teljesítményjelvény került kiadásra. Ha ezt összehasonlítjuk azzal a ténnyel, hogy 1938. és 39. években összesen 601 ezüstkoszorús teljesítményjelvényt szereztek meg a német repülők, láthatjuk, hogy milyen óriási mértékben vette igénybe a háború a német vitorlázórepülőtársadalmat az arcvonalban és a hátország repülőkiképzésében egyaránt. Érdekes megemlíteni, hogy teljesítményvitorlázásra az arcvonal mögötti, a légiharderő által felállított vitorlázórepülőtereken is nyílik alkalom, sőt az egyik ilyen vitorlázórepülőtelep 1943-ban nyolc ezüstkoszorús jelvényt szerzett. A Német Birodalom mögött Lengyelország, illetve ma a lengyel főkormányzóság következik a sorrendben, öt év után is megőrizve a második helyét.

A »gazdag« államok, így Anglia, Franciaország és Amerika



Az ezüst teljesítményjelvények megoszlása a világ nemzetei között

következtek öt évvel ezelőtt a listán, mint azonban már előbb említettük, ezek teljesítményeiket a háború kitörése óta hitelesítésre nem küldötték be. Kétségtelen azonban, hogy a vitorlázórepülés fejlődése ezekben az államokban sem állt meg és így a háború befejezése után ezek részéről is újabb jelvényáradatra számíthatunk.

Magyarország és Svájc képviselik a népek versengésében a kis államokat. Főleg Svájc helyzete nem könnyű ezen a téren, hiszen az ország terepei rendkívül nehézzé teszik a távrepüléseket, de ugyanúgy az esetleges kényszerleszállások is ritkán végződnek simán. Egy hozzávetőleges statisztika szerint a 350 gépre tehető svájci vitorlázógépállományból, a legnagyobb gondosság ellenére is állandóan 50 gép szenved törést.

Magyarország helyzete különösen kedvező, annyira, hogy az ISTUS jelentést közlő egyik német laptársunk megjegyzi, oly nagy az ezüstkoszorús jelvények száma, hogy pusztán a számok alapján ítélve hazánkban feltétlenül békének kellene lennie. Az 1943 folyamán megszerzett 65 magyar ezüstkoszorús teljesítményjelvény több, mint amennyit a világ összes államai együttesen ebben az évben megszereztek. De több ez a 65 jelvény, mint amennyit Anglia szerzett mindmáig és ugyanannyi mint amennyi Franciaországban és Amerikában van.

Svédország, főleg az allebergi központi vitorlázótelep munkábaállítása óta, szintén rendkívüli mértékben fejlesztette vitorlázórepülését és így az ország bekerült az első tíz vitorlázónemzet közé. Az ezüstkoszorús jelvények mai rangsorát következő táblázatunk adja:

Sorszám	háború előtt		négy év háború után	
1	Németország	1232	Németország	1418
2	Lengyelország	190	Lengyel főkorm.	221
3	Anglia	57	*Magyarország*	*119*
4	Franciaország	42	Anglia	57
5	Svájc	27	Franciaország	42
6	Amerika (USA)	25	Svájc	36
7	*Magyarország*	*18*	Amerika	25
8	Jugoszlávia	9	Svédország	17
9	Finnország	6	Jugoszlávia	11
10	Afrika (Unió)	5	Finnország	6
11—26	Többi országok	23	Többi országok	34

És most lássuk az aranykoszorús teljesítményjelvényt, amelyet 1943 október 31-ig összesen 46 alkalommal adományoztak. Arany C jelvénye van a következő államoknak:

Ország	Állás 1939 XII. 31	Adományozásra került 1940	1941	1942	1943	Állás 1943 X. 31
Németország	31	2	1	—	1	35
Amerika	3	—	—	—	—	3
Afrika	1	—	—	—	—	1
Egyiptom	1	—	—	—	—	1
Anglia	1	—	—	—	—	1
Franciaország	1	—	—	—	—	1
Jugoszlávia	—	1	—	—	—	1
Magyarország	—	—	—	—	3	3
Összesen ...	38	3	1	—	4	46

Mint láthatjuk a háború folyamán mindössze nyolc aranykoszorús teljesítményjelvény került kiadásra, ez százalékosan megfelel az ezüstkoszorús jelvények kiadási számának is. Az 1943-as év egyetlen német arany C jelvényese már békében eleget tett a távrepülési követelménynek és a mult évben a magassági feltételt teljesítette 1943. további három aranykoszorús teljesítményjelvénye magyar vitorlázórepülők nevéhez fűződik. (Ebben a számban még nincs benne a felterjesztett Beniczky Lajos két teljesítményrepülése.)

Szerénytelenség nélkül megállapíthatjuk, hogy már e számok alapján ítélve is a magyar vitorlázórepülés a háborús évek során többet alkotott, mint az összes többi nemzetek együttvéve, annak ellenére, hogy főleg a semleges államokban a vitorlázórepülés fejlődésének jóval kedvezőbb feltételei voltak, mint nálunk. Kétségtelen, hogy a magyar vitorlázórepülés fejlődésében óriási része volt a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak, amely támogatásával, a haderőnkívüli vitorlázókiképzés igen nagyértékű kiterjesztését tette lehetővé és ezzel a magyar ifjúság széles rétegei számára biztosított vitorlázórepülési alkalmat.

Az ISTUS jelentése azzal a reménnyel zárult, hogy még 1943 vége előtt sikerül a kétezredik ezüstkoszorús jelvényt kiadni és hogy a folyó évben adományozásra kerülhet az 50-ik arany C jelvény. Mi a magunk részéről csak annyit fűzünk hozzá ehhez, hogy, reméljük minél több magyar repülőnek nyílik alkalma ezeket a nemzetközileg is értékesnek elismert teljesítményjelvényeket megszerezni.

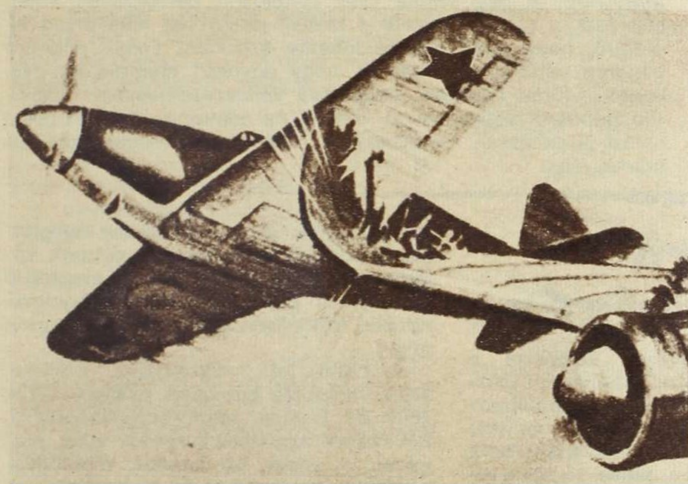
VIGYÁZAT! KOSOLÓ REPÜLŐGÉP

Az egyik amerikai repülőlapból vesszük három képünket, amelyek a szovjet légihaderő pilótáinak állítólagos újszerű harcmodorát ábrázolják, egyelőre csupán a rajzoló fantáziájában.

Mindenesetre célszerűnek tartjuk, főleg harcoló pilótáink felvilágosítására — amennyiben még nem tudnának a kosoló repülőgépekről —, hogy ismertessük ezt a merőben újszerű harcmodort, amely célszerűnek aligha nevezhető.

Az első módszer látszik a legcélszerűbbnek és egyben a legtakarékosabbnak is. Ezzel ugyanis a vadászgép pilótája megtakarítja a lövedéket, amennyiben minden illemszabályt félretéve, egyszerűen belerepül ellenfelébe. Ha ez sikerül, az eredmény kétségtelen. Az azonban merőben problematikus, hogy a vadászgép pilótája akkor és úgy repülhet-e neki ellenfelének, ahogyan akar.

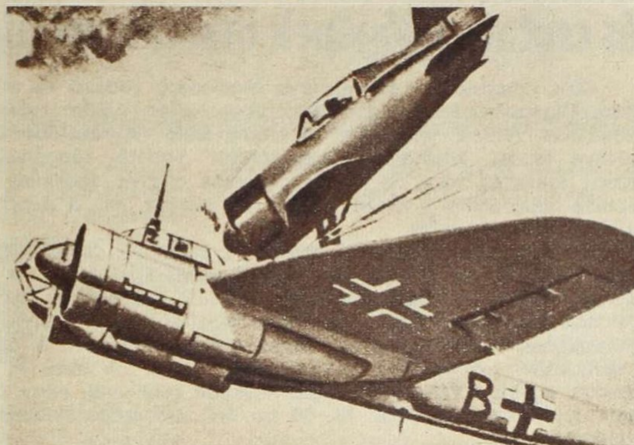
A második módszer az előbbinél jóval bonyolultabb. Lényege, az ellenséges gép szárnyvégének lefűrészelése a kiengedett futóművel, amelyet az ellenséges gép szárnyvégletűrészelése után — legalább is az amerikai rajzoló fantáziája



Így is támadhat a kosoló repülőgép

szerint — a kosoló vadász pilótája a jólvégzett munka tudtával vonhat be (ha tudja). A kosolásnak e módját találja a szerző, — aki nevét elfelejtette cikke alá írni — a legegyszerűbbnek és egyben a legkevésbbé veszélyesnek. Annyit mindenesetre megállapít, hogy igen pontos időbecslésre van szükség a helyes végrehajtáshoz, mert a rövid érintkezés nem okoz kellő kárt, a túlságosan hosszú érintkezés viszont a kosoló gépre nézve veszélyes. Nem tudjuk, hogy milyen repülőgép lenne alkalmas e művelet végrehajtására, de valószínűleg különleges acélból készült szárnyának és futóművének kellene lennie, főleg, ha figyelembe vesszük, hogy a futóműnek az ütközés teljes elevenerejét ki kelene állnia. Arról nem is szólunk, hogy a kieresztett futóművel repülő vadászgép sebessége aligha éri el a bombázóét és így már az is kérdéses, hogy a kosoló gépnek sikerül-e egyáltalában ellenfelét utólérnie.

A harmadik támadási mód, amely egyben takarékos és még inkább elmés, az úgynevezett »fűrésztámadás«. A cikkíró szerint ennek a fűrésztámadásnak orosz specialistái vannak, akik már többízben hajtották végre sikerrel az artistamutatványnak is beillő, de hihetőségével egyáltalán nem kiváló tá-

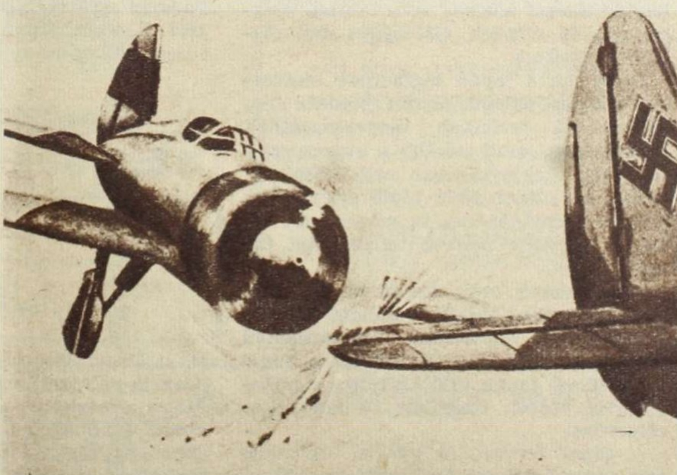


Ez lenne a legegyszerűbb támadási mód

madási módszert. A támadás ezúttal az ellenséges gép iranyfelületei ellen irányul és a támadó gép légcsavarjának segítségével fűrészeli, illetve forgácsolja szét áldozata magassági irányfelületét és kormányát, hogy ekkép kormányozhatatlanul zuhanjon alá. A módszer kétségkívül igen ötletes, azt azonban nem értjük, hogy miért bibelődik a vadászgép pilótája ellenfele farokfelületeinek lefűrészelésével, amikor ebből a távolságból sokkal nagyobb sikerrel néhány golyóval is döntő hatást érhet el. Véleményünk szerint ez a módszer jelenti a lőszerrel való takarékoskodás terén a végső fokot.

Nem tudjuk mennyiben van szükség az angolszász propagandának efféle sületlenségekre és főleg hogyan jelenhetik meg repülőlapban ilyen, nyilvánvalóan minden valóságot nélkülöző cikk. Amikor a szovjet légihaderő a legsúlyosabb veszteségek árán igyekszik szembeszállni a német légierők kiválóan képzett pilótáival, amikor a rádió nap-nap után a keleti arcvonalon bevetett magyar és német repülők hősi teljesítményeiről és fölényes légi győzelmeiről ad számot, az efféle, mesék honába illő tudósítások és fantasztikus rajzok aligha alkalmasak arra, hogy a helyzetnek megfelelő komoly színben tüntessék fel az angolszászok szövetségesét.

A pilóták azonban nyugodtan repülhetnek tovább, mert az efféle kosoló támadások, még ha meg is történnének, célravezetőnek és veszélyesnek aligha nevezhetők.



Ezt hívják fűrésztámadásnak

A szovjetorosz vadász- és csatarepülőgépek rakétabombája

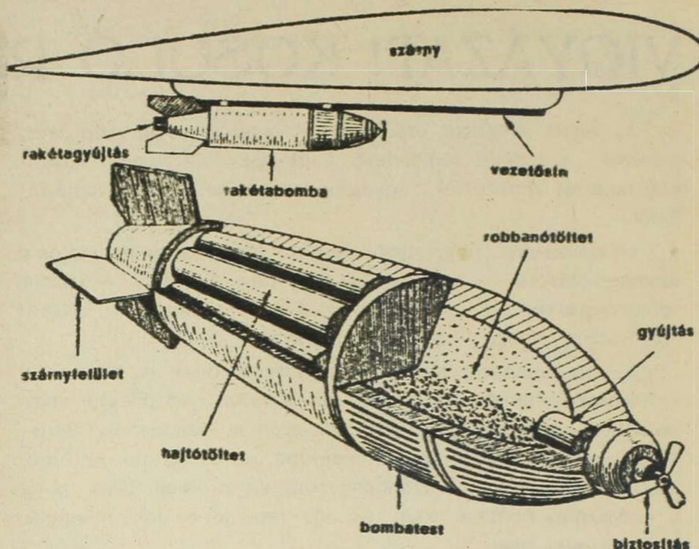
Mint ismeretes, a szovjetorosz légihaderő vadász- és csatarepülőgépei páncélozott földi célok ellen külön rakétabombákat visznek magukkal a szárny alatt. A rakétabomba előnye lapos, közelítőleg egyenesnek vehető röppályája, amely lehetővé teszi az aránylag pontos célzást. Ezenkívül a bomba hajtótöltete a lövedéket fel is gyorsítja, ami a páncéltörőképességét növeli.

Rakétabombát használ az Iljusin IL-2 Sturmovik csatarepülőgép, a Lavacskin LAGG-3 és LAGG-5 vadászegyüléses és a Mikojan MIG-3 vadászegyüléses, valamint a Jakovlev YAK-1 és YAK-9 vadászegyüléses. A rakéta rögzítésére és a kilövés pillanatában való vezetésre sínszerű tartót szerelnek a gép szárnyára, erről indul útjára a rakétabomba. A tartó és a bomba együtt a gép sebességét nagyban csökkenti, négy rakéta felszerelése mintegy 40—50 km/óra sebességcsökkentést eredményezhet.

A kioldás és elsütés villamos árammal történik, ez oldja a rakétabomba rögzítését és egyben gyujtja a hajtótöltetet. A bomba orrán a biztosító légcsavar kb. 2 másodperc alatt lepereg és ezzel szabaddá teszi a bomba érzékeny gyujtását, amely a becsapódás pillanatában gyujtja a robbanótöltetet. A bomba teste aránylag vastagfalú, hogy jó páncéltörő-, valamint repeszhatást érhessenek el vele.

A rakétabomba legnagyobb keresztmetszetétől hátrább, a hajtó rakétatöltetek foglalnak helyet. Gyujtásuk elektromos, a töltet égési időtartama a várható céltávolságokon belül megközelítőleg egyenes röppályát ad. Így a bombával éppúgy kell célozni, mint a gép egyéb merev fegyvereivel.

A bomba súlya 25—40 kg, tehát aránylag nehéz és így nehéz harckocsik ellen is használható. Valószínűleg a bomba készítésére is éppen az adott ösztönzést a vörös légihaderő és hadsereg technikusainak, hogy a német nehéz harckocsik homlokpáncélját a közönséges űrméretű páncéltörő fegyverek lövedékei nem ütik át.



A rakétabomba szerkezete

A berendezés hátránya aránylag nagy súlya s így az a tény, hogy a gép belőle csak korlátozott darabszámot vihet, másrészt a célzás és vele a találati pontosság nem olyan kielégítő, hogy átütő sikerre lehetne számítani. Ennek ellenére alkalmas lehet arra a fegyver, hogy egyrészt megfelelően gyakorlott pilóták kezében, megfelelő vadászvédelemmel biztosított gépekről vetve, zavart keltsen és esetleges telitalálataival hatást is érhessen el gépesített, elsősorban páncélozott járművek ellen.

A japán légihaderő legkorszerűbb bombázógépe

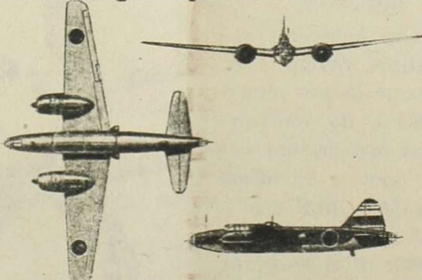
A csendesóceáni nagy harcokban a japán légihaderő kiváló minőségű gépeket vet harcba az angolszász légierők ellen. A japán hadsereg és a haditengerészet egyaránt vállvetve dolgoznak a légi fegyvernem felszerelésének tökéletesítésén, hogy a helyenként mutatkozó amerikai fölényt kiegyenlíthessék. Az óriási japán területnyereség megtartása és gazdasági kiaknázása csakis úgy sikerülhet, ha a légihaderő egységeinek közreműködésével a nagy hajózó utakat sikerül zavartalanul megtartani és minden ellenséges zavarástól mentesíteni.

Noha ma a japán légihaderő elsősorban védelmi jellegű, hiszen feladata nem annyira új területek megszerzésének támogatása, mint inkább a megszerzett területek megtartásában való közreműködés, a vadászerőkön kívül nagyszámú kitünő bombázógépet is vetnek be, főleg a nagyobb méretű tengeri-légi ütközetekben.

A bombázó erők korszerű felszerelése a Micubisi OB-01 bombázó és torpedóvetőgép. A kitünő teljesítményű kétmotoros gép arra is alkalmas, hogy önfeláldozó japán pilóták teljes bombateherrel vessék magukat az ellenséges célpontra.

A gépet tervező és gyártó Micubisi cég (angol helyesírás szerint Mitsubishi-nak is írják, az új japán átírás szerint Mitubisi-nak kellene írni) az egyik legnagyobb japán nehézipari vállalat, amely nagyszámú telepével a fegyverkezés csaknem valamennyi iparágában szerepet vállalt. A repülőiparban hosszabb idő óta dolgozik és számos kitünő gépet szállított már eddig is nagy sorozatban a japán légihaderőnek. Tőle származik a S-00 Zéró-vadász is, amelynek újabban rendkívül mértékben tökéletesített változatairól számolnak be az angolszászok jelentései.

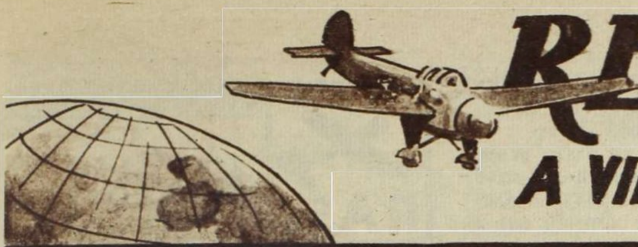
Az OB-01 gépet 1914 óta gyártják, először az 1943. év elején jelent meg a hadszintereken. Két 1050 lóerős Micubisi Kinszei tizennégyhengeres léghűtéses csillagmotorja van. (Ez az amerikai Pratt Whitney Twin Wasp-motor licencia-változatának továbbfejlesztése.) Maga a sárkány az OB-97 jelzésű Micubisi bombázóból származik, ezt a gépet egységes felszerelésként rendszeresítették a japán légihaderőben és a Kina elleni légitámadások, valamint a csendesóceáni háború légivállalkozásainak zömét ezzel a géptipussal hajtották végre. A gép általános felépítésén látszik, hogy a tervező mérnök valamennyi hadviselő állam megfelelő kétmotoros gépeit alaposan tanulmányozta, különösen a Vickers Wellington gépet.



Az OB-01 két változatban szerepel. Mint vízszintes bombázó, hasznos terhe 1800 kg. bomba, mint torpedóbombázó, két rendes ürméretű torpedót vihet magával. A gépet, hír szerint, repülőgéphordozók fedélzetéről is bevetették; ez esetben a Micubisi OB-01 az eddigi repülőgépanyahajókról alkalmazott legnagyobb méretű gép.

A gép védőfegyverzete egy nehéz géppuska a gép farában, egy a gép orrában, kettő a törzs oldalán és egy ikergéppuska a törzs tetején levő állásban.

Az OB-01 gép megfelelő vadászvédelemmel sikerrel harcolhat, sebessége is elég nagy: 470—500 km/óra. Ujabb változatai erősebb motorral még nagyobb sebességet is elérnek. A teljesen fémépítésű gép a korszerű japán katonai gépek egyik mintaképe: jól átgondolt, jó teljesítményű és megfelelően gyorsan gyártható harcigép.



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

KATONAI HIREK

A honvédelmi miniszter okirati dicsérő elismerésben részesítette vitéz Hellebronth Vilmos vezérőrnagyot, Szaich Ottó, Ojtózy Ernő ezredeseket és Dóczy Lóránd hm. tk. alezredést, az 1943 november 23-án éjjel, Berlin ellen intézett ellenséges légitámadás alkalmával keletkezett tűzvész továbbterjedésének megakadályozásában kifejtett öntevékeny, odaadó és tetterős tevékenységükért.

*

A honvédvezérkar főnöke, az orosz hadszíntéren teljesített kitűnő szolgálatáért Pethő Gyula főtörzsőrmestert, okirati dicsérő elismerésben részesítette.

*

A japánok a háború kezdete óta az ötödik nagy, amerikai repülőgéphordozót sülyesztették el április végén a Marshall-szigetektől keletre.

*

Karl Zeppelin szerint az angolszász inváziós előkészületeket megelőző légitámadásoknak két célja van:

1. megbénítani a német „Luftwaffe" utánpótlását és általában a hadiipart;

2. kikapcsolni a légvédelmi erőket.

Az angolszász légierők eddig egyik céljukat sem érték el.

*

Hans Hube német vezérezredes, hadseregparancsnok, a kardokkal és gyémántokkal ékesített tölgyfalomb tulajdonosa, repülőszerencsétlenségnek esett áldozatul.

*

Heinrich König német főhadnagy, Berlin védelmében négy darab négymotoros bombázót lőtt le.

*

Harder német kapitány, izgalmas légiharccal szerezte meg ötvenedik légigyőzelmét. Harc közben, mikor ellenfelével szemben épp a legkedvezőbb helyzetbe került, fegyverei felmondták a szolgálatot. Ekkor merész elhatározással rázuhant a kétségbeesett mozdulattal kitérni igyekező „Liberator"-ra és ő ugyanakkor ejtőernyővel kiugrott a gépből. Az amerikai gép Firenze mellett zúhant le a földre.

*

Bukarestben az áprilisi légitámadásoknak 3378 halottja és 2979 sebesültje van. A város négy támadást élt át április hónapban.

*

Az angolszász légierők a Németbirodalom területe fölött — német hivatalos jelentés szerint — 1944 január 1-től április 30-ig összesen 4318 repülőgépet és 31.250 repülőt vesztettek. Ez a veszteség körülbelül 53 repülőezrednek felel meg. A lelőtt gépek közül 3426 négymotoros bombázó volt, 892 pedig vadászgép. A veszteség az egyes hónapok szerint a következőképpen oszlott meg:

január	806
február	886
március	1234
április	1392
Összesen:	4318

A veszteség 80%-a az amerikaiakra esik, aminek az a magyarázata, hogy az amerikaiak rendesen nappal hajtják végre támadásaikat.

*

Churchill szerint a RAF a háború kezdetétől 1943. végéig 48.700 fő repülő személyzetet vesztett, akik közül 38.300 repülőhalált halt, míg 10.400 eltünt.

*

Az amerikai éjjeli vadászokat Floridában angol pilóták képezik ki. A kiképzés Boston »Havoc«-mintájú gépeken történik, míg a Dél-Olaszországban első ízben alkalmazott amerikai éjjeli vadászezred brit Bristol »Beaufighter«-gépekkel van felszerelve.

*

A Nettunónál bevetett 99. amerikai vadászrepülőezred — a Manchester Guardian szerint — négerekből áll.

*

A nettunói partraszállás 900 amerikai vadászgép »ernyő«-jének védelme mellett zajlott le.

*

A brit légierők létszáma a háború kitörésének idején — Sir Archibald Sinclair légügyi miniszter kijelentése szerint — a következő volt:

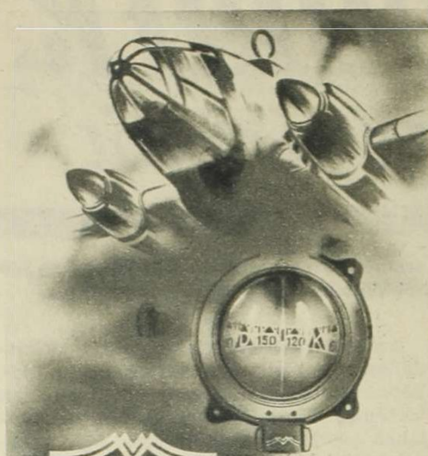
	1938:	1939:
Tényleges állomány:	**62.473**	**82.844**
Önkéntes tartalék:	**12.669**	**23.292**

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Az Egyesült Államok költségvetése 1944 július 1-től 1945 június 31-ig közel 100 milliárd dollárt ölel fel. Ebből 90 milliárd dollárt tesznek ki a hadikiadások. Az utóbbiak között a haditengerészet 30.730,000.000 dollárral szerepel. Ebből hajóépítésre 8.080,000.000 dollárt, repülőgépgyártásra pedig 4.024,000.000 dollárt fordítanak. Az utóbbi összeg csupán a haditengerészet részére készülő repülőgépek beszerzési költségét foglalja magában, míg a szárazföldi hadseregét nem.

*

A Szovjetunió fennállása óta most történt először, hogy külföldi tisztek magas rendjeleket kaptak. A Suwarow-



rend első osztályát adományozták az amerikaiak közül Eisenhower tábornoknak, Spaatz Eaker és Anderson repülőtábornokoknak, az angolok közül pedig Montgomery és Alexander tábornokoknak, valamint Tedder repülővezértábornagynak. A magas szovjetkitüntetésekkel a Földközi-tenger térségében elért eredményekért kívánták megjutalmazni a kitüntetett angolszász vezetőket.

*

A svájci „Interavia" közli az amerikai White repülődandártábornok nyilatkozatát, amely szerint az Egyesült Államok szárazföldi hadseregének légierői ezidőszerint 2,300.000 fővel rendelkeznek. Az 1939 óta kiképzett repülőszemélyzet létszáma a következő:

100.799 repülőgépvezető,
20.806 bombalövész,
18.505 megfigyelő,
107.218 lövész,
55.891 repülőgépszerelő (hajózó).

1943-ban a légierők tiszti iskoláiból állítólag 165.000 tisztjelölt került ki.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Milánó polgármesterévé dr. Guido Andreoni mérnököt nevezték ki, aki, mint repülőszázados több arcvonalon kitüntette magát. A fegyverszünetkor Albániában teljesített szolgálatot, ahol repülőszázadával a németekhez csatlakozott.

*

Járay József, a repülőből lett kitűnő operaénekes, május 3-án az Operaházban az új betanulásban bemutatott Álarcosbálban Richárd gróf szerepét, nagy sikerrel énekelte.

*

1347 olasz egyházi férfiú — közöttük két püspök — esett áldozatul eddig an angolszász légitámadásoknak.

*

Az amerikai General Motors flinti (Mich.) és melrose parki (Ill.) motorgyárban havonta kb. 3000 darab, 14 hengeres Pratt & Whitney Twin Wasp mintájú nagy teljesítményű motort gyártanak. 1942 januártól 1943 októberig 25.000 darab motort állított elő a két gyár.

*

A JAK—9 mintájú szovjetorosz vadászgépet éjjeli bevetésekre használják. Az eredetileg tervezett 1800 lóerős motor helyett 1100 lóerős motort alkalmaznak rajta. Óránkénti legnagyobb sebessége 580 km.

*

Az amerikai repülőipar 1944 januárban — a hadiiparügyi minisztérium jelentése szerint — kevesebb repülőgépet állított elő, mint 1943 decemberben. (Dec.: 8802, jan.: 8789.) A visszaesés a hivatalos magyarázat szerint csak látszólagos, mert a négymotoros repülőgépek gyártásában elmelkedés volt, ami nagyobb munkateljesítményt képvisel, mint a kisebb repülőgépek.

*

Az amerikai repülőgépek legnagyobb számban alkalmazott fegyvere a 12.7 mm-es nehéz géppuska, amelyről a következő adatokat közölték a nyilvánossággal:

Súlya: 28.12 kg., kezdő sebessége: 856 m/sec., tűzsebessége: 800/perc, lőtávolsága: 6600 m., a töltény súlya: 117 gr.

LÉGIKÖZLEKEDÉS

Budapest és Zágráb között egyelőre szünetel a légiforgalom.

*

A Deutsche Lufthansa repülőgépei újból leszállnak Budapesten.

*

A Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet május végén tartja II. évi rendes közgyűlését. A szövetkezet az elmúlt évben fokozottabb mértékben propagálta a modelezést a repülőmodelépítő szekrények kibocsátásával. Modelező körökben általában nagy népszerűségnek örvendenek ezek az építő szekrények, amelyek iránt újabban a külföld is érdeklődik. A RASz az elmúlt félévben több mint 10.000 ilyen építő szekrényt hozott forgalomba és miután központi műhelyét most szervezi meg, remény van arra, hogy az ifjúság szélesebb rétegeit is bekapcsolhatja a szövetkezeti munkába.





REPÜLJ TE IS PAJTÁS

XI.

— Mert tudod Pista — folytattam beszélgetésemet a vakrepülésről, — az nem elég ám, ha az ember csak akkor szedi össze minden ügyességét, amikor éppen nehéz helyzetbe kerül. Az bizony még nem elég ahhoz, hogy sikerrel megbirkózzék a tarajos felhőkkel, az alattomos köddel vagy éppen a szurokfekete éjszakával. Ennek is megvan a maga módja, amit meg kell tanulni, először tanteremben, a fekete táblánál, azután repülőgépen. a valóságban, végül nagyon sokat gyakorolni és csak mindezek után mondhatja magáról valaki, hogy „egyelőre készen vagyok". De ekkor is csak egyelőre. Mert a repülés szinte napról-napra fejlődik és ahogyan a repülőgépek építési rendszerei fejlődnek, úgy változnak a repülés különböző eljárásai is. Ezeket mindig figyelemmel kell kísérni, állandóan önmagunkat képezni, vitatkozni, kísérletezni... Csak így leszünk állandóan teljesértékű pilóták.

— De nézzük egyelőre csak a vitorlázórepülést. Ha az ember komoly vitorlázóteljesítményeket akar felmutatni, már ott is elengedhetetlenül szüksége van a vakrepülésre.

— Tavalyelőtt, mikor egy M 22-vel távolsági repülésre indultam, utamba került egy alakuló viharfront. Ha akkor nem tudtam volna vakrepülni, bizony igen kellemetlen helyzetbe kerülhettem volna.

— Azt mondtam már neked, hogy két évvel ezelőtt beléptem az MSE-be, mert érdekelt a vitorlázórepülés. Így azután hamarosan eljutottam a Vöcsökön és a Pilisen keresztül az M 22-höz és az A, B, C vizsga után a teljesítményrepüléshez. Az ezüstkoszorúmhoz akkor már csak a távolsági repülés hiányzott. Volt ugyan egy repülésem Érdről Csórra, de az 4 km-rel rövidebb volt a követelménynél.

— Szép, felhőtlen, nyári délelőtt után. úgy valamivel a déli órák után itt is ott is megjelent egy kis „vattacsomó", egy aprócska fehér párafolt. A vontatógépek motorja berregni kezdett, mi pedig, akik aznapra voltunk repülésre beosztva, helyet foglaltunk a számunkra kijelölt gépek ülésén. Én M 22-vel indultam. Vontatópilótám 600 méterig húzott fel, ott valami termikfélét véltem érezni és lekapcsoltam. Amikor magamra maradtam, éreztem csak, hogy ez a termik egyáltalán nem termik, mert akárhogyan is ügyeskedtem, variométerem sehogyan sem akart a nulla fölött mutatni. Egyik helyről a másikra vándoroltam, félméteres emelésekben emelkedtem 2—300 métert, de volt úgy, hogy a földtől sem voltam 300 méternél távolabb és már komolyan azon gondolkoztam, hogy nem kínlódom tovább, hanem leszállok. Ilyen keserves előzmények után kaptam a falu felett egyméteres emelést. Eleinte azt hittem, érzéki csalódás játszik velem, de amikor a variométer mutatója szilárdan megmaradt a + 1 m jelénél, kezdtem hinni, hogy még aznap esetleg el is indulhatok távolsági repülésre.

— Az emelés erősbödött és amikor 1000, 1200 méteren voltam, kezdtem alaposabban körülnézegetni. Nem messze tőlem sűrűsödő párafoszlányt pillantottam meg. Felhúztam kissé a csűrőket és gyorsan a foszlány alá csúsztam. Nem tévedtem, mert alatta két és félméteres emelést kaptam. Érdekes volt azonban, hogy az emelés a bázisnál (felhőalapnál) megszűnt. Nem sokat keresgéltem, mert ekkor már 2000 méter körül mutatott a magasságmérőm, hanem folytattam utamat délnyugat felé, egy újabb felhőfolt alá. Így jutottam el a Velencei-tóig.

— A tó felett akkor már jókora kumulusz-sor volt kialakulóban. Amint aláértem, úgy éreztem, mintha dróttkötélen húztak volna felfelé. Variométerem két és fél m/sec-al kezdte és a bázis alatt már 3—4 métert mutatott.

— Felhőfoszlányok kerültek elém és pillanatokra eltűnt szemem elől a föld... Jól elhelyezkedtem az amúgy is szűk ülésben és vártam, hogy a felhő teljesen magábaszívjon, hogy a Velencei-tó jólismert vidékét végkép eltakarja előlem a sötétszürke páratömeg.

— Akkor még nem tudtam, mi az: vitorlázógéppel „vakolni", amikor nincs motor-húzóerő, ami némi biztonságot nyújt az egyensúlyi helyzet megtartásánál, arra egyáltalán nem is gondoltam, hogy esetleg el is jegesedhetem vagy komoly viharfelhőbe keveredhetem...

— Rövid idő alatt 3000 méter körül mutatott a magasságmérőm. Eső verte a kabin átlátszó tetejét, azután az eső közé mind több hó vegyült és én egyszer csak arra eszméltem, hogy augusztus hónap ellenére hirtelen téliesre fordult körülöttem az idő. A kabin lassan áthűlt, fázni kezdtem a vékony repülőruhában. A havaseső vastag jégkéregben fagyott rá a kabin külső felületére és amint a kis oldalablakon megfigyeltem, a belépő élekre.

— Előre már úgysem láttam semmit, behúztam tehát az oldalablakot, hogy ne érjen az éles légáramlás.

— 100—120 km/óra között tartottam eddig a sebességet, hogy gépem biztonságosan feküdjön a levegőben. Oly erős emeléseim voltak, hogy nyugodtan pazarolhattam a sebességemet; a variométer már néha az 5 méter fölé is lendült.

— Környezetem mind barátságtalanabbá vált. A jegesedés átterjedt a műszerekre. Legelőször a sebességmérőm mutatója akadt fel. Az első pillanatokban nem tudtam, hogyan fogom tartani a gép állandó sebességét, azután kitaláltam, hogy mimódon kell egyenletes sebességgel repülni fül után...

— Ne nevess Pista. Nem tréfálok — szóltam rá az én kis barátomra, aki kajánul és hitetlenkedve nevetett a szemem közé. — Ahogy mondottam: fül után. A gépnek ugyanis a különböző sebességek mellett más és más a suhogása a levegőben, amit még zárt kabinablak mellett is nagyon jól lehet hallani.

— Amikor tehát befagyott a sebességmérőm, egyszerűen „átkapcsoltam" a szememről a fülemre és azután már a gép suhogása után tartottam egyenletes sebességemet.

— Nagyobb baj volt már azonban az elfordulást jelző műszer befagyása. Ez a műszer a legfontosabb vakrepülő műszer, amely nélkül szinte lehetetlen egyenes irányban repülni. Még szerencse, hogy a vele egybeszerelt centrifugálgolyó éppen szerkezeti megoldásánál fogva sosem fagyhat be s így a jelen esetben legalább ez a műszer nem hagyott cserben.

— Végül már nem maradt más műszerem, mint a variométer, a magasságmérő és a centrifugálgolyó. A gép fordulóit és egyenesirányú repülését kizárólag egy öreg, folyadékos iránytű szeszélyesen imbolygó rózsája után végeztem.

— Közben a gép sima járása is véget ért. Eleinte nagy, lomha légáramlatok emeléseibe kerültem, amelyek 5—6 méter fölé lendítették variométerem mutatóját. Később ezek az áramlatok meggyorsultak. Már nem emeltek többé simán, szelíden, hanem hirtelen törtek rá gépem szárnyaira, erőszakosan meglökték, tülekedtek, birkóztak vele, mintha mindenáron fel akarták volna fordítani.

— A botkormányt vezető kezem mind nagyobb kilengéseket végzett, hogy a goromba széllökések dacára vízszintesen tartsa a gépet. Állandóan dolgoznom kellett, mert a centrifugálgolyó

minduntalan kilendült és alig tudtam ismét a középállásba visszajátszani.

— Ekkor jutott eszembe, hogy a gépen nincs zuhanófék, amit, ha gépem fölött mégis elveszteném az uralmat, végszükségben ki tudnék engedni. Így, ha gépem zuhanni kezdene, tekintettel kifogástalan áramvonalazására, sebessége annyira felgyorsulna, hogy a légnyomástól még a levegőben feltétlenül széjjelrobbanna. És rajtam valami öreg ejtőernyő volt csak. Ki gondolta volna délelőtt, hogy nekem aznap még ilyen komoly élményben lehet részem...

— És ekkor kezdett kissé melegem lenni. Ha őszinte vagyok, be kell vallanom, hogy nem is egészen a megerőltető munkától... Mert bizony akkor már szünet nélkül dolgoznom kellett a botkormánnyal. Olyan széllökéseket kaptam, hogy a jól meghúzott bekötőhevederek ellenére is folyton kimaradt az ülés alólam és a variométer mutatója 8 méter körül lengett.

— Már nem voltam egészen biztos abban, hogy fordulóban vagyok-e vagy egyenes irányban repülök, söt néha azt sem tudtam azonnal megállapitani, hogy jobbra vagy balra fordulok-e.

— A magasságmérőm 4100 métert mutatott. Az emelés félelmetes ereje egyre fokozódott.

— Ugy éreztem magam abban a könnyű, kis gépben, mint valami ügyefogyott törpe egy óriás tenyerén.

— Kabinomon vastag jégréteg terpeszkedett, kifelé már régen semmit sem láttam. A világot számomra csak az a szűk kis kabin jelentette, amelyben ültem s amely minden képzeletet felülmúló vitustáncot járt velem a szörnyű erejű semmiben. A páradús, hideg levegőben sehogy sem akart eloszlani lélekzetem párája, áttetsző ködként kavargott fejem és a műszerfal között.

— Éreztem, hogy kezdek fáradni. Légzőkészülékem nem volt és 4000 méter fölött a fizikai munkát anélkül már nehezen birja az emberi szervezet.

— Hatalmasat reccsent a gép, beleszorultam az ülésbe, majd úgy éreztem, hogy valahol az űrben lebegek. Fejem a kabin tetejéhez koppant. Alig kerültem ismét egyensúlyba, még nagyobb lökést kaptam. A centrifugálgolyó kiszaladt a jobboldalra és minden erőmet össze kellett szednem, hogy a gépet érzéseim ellenére is balra csürjem. Tudtam, hogy ez a helyes kormánymozdulat, tudtam, hogy a műszernek van igaza és csupán érzékeim csalnak, mégis a kezem már alig engedelmeskedett akaratomnak.

— Éppen azon gondolkoztam, hogy kirepülök a felhőből, hiszen a távolsági repülésemhez már böven megvan a magasságom, amikor hatalmas ütést éreztem a szárnyakon és minden eddigit felülmúló reccsenéssel repült velem felfelé a kabin.

— Meg voltam győződve, hogy szárnyaim letörtek ettől az irtózatos széllökéstől és alig akartam szemeimnek hinni, amikor az ablak keskeny résén oldalt tekintve, magam mellett láttam azokat. De ez a harmadik széllökés azután teljesen észretéritett és kiváltotta belőlem a leggyorsabb cselekvést.

— Emlékeztem, hogy a viharfront nagyjából észak-déli irányban képződött, tehát nekem erre az irányra merőlegesen kell repülnöm, hogy mielőbb kijussak a „szabad levegőre". Minden tudásomat összeszedve megállitottam az állandóan pörgő iránytűt és görcsösen tartottam a 270 fokos irányszöget. Néhány másodperc mulva csökkent az emelés ereje, de a széllökések még egy darabig kisértek. A jégeső is csendesebben dobolt már a kabinom tetején. Azután a variométer mutatója hirtelen leesett a nulla alá, söt már minusz 3—5 métert mutatott; kabinomat tenyérnyi ... karóvastag jégrétegen vakító napfény vágott be hozzám s én egyszerre óriási, hófehér kumulusztornyok tövében találtam magam.

— A jég lassan, megolvadt, végigfolyt a kabin ablakain, mellettem a szárnyak még néhány percig nedvesen csillogtak a napfényben, azután az utolsó páracsepp is felszikkadt.

— Felnéztem a magasba. Még legalább 1500—2000 méterrel magasabban hordta tarajos fejét az a kumulusz, amelyből kirepültem.

— Mi lehetett abban úgy 5—6000 méter között... Micsoda boszorkánykonyha egy ilyen kumulusz belseje... A nyár kellős közepén, amikor lent + fok körül mutat a hőmérő, ott fönt, a felhők gyomrában, a kicsapódó párák által túlhűtött légörvények forgatagában, hóvihar tombol és jégeső fogadja a betolakodókat...

— Mit gondolsz Pista, mi lett volna velem, ha én akkor nem tudtam volna repülni, ha én előzőleg nem tanultam volna meg jólműködő műszerek segitségével vakon repülőgépet vezetni...?

— Hanem kissé elkalandoztam a vakrepülés témájától, de az ilyen élménnyel úgy van az ember, hogy ha egyszer eszébe jut és elkezdi mesélni, akkor újra ott érzi magát abban a szűk, táncoló kabinban, újra átéli a viharfelhőben való vitorlázásnak minden idegfeszítő érdekességét. Még megemlítem, hogy a barográfomon 3670 métert értékelt ki „Géza bácsi", ami akkor alig 100 méterrel volt a magyar magassági rekord alatt és hogy azt az utolsó széllökést olyan goromba kilengéssel jelezte a barográf tűje, mint leszállásnál a földreérést.

— Mindaz, amit eddig elmeséltem neked, csupán apró, kis helyzettöredéke a magyar repülés tegnapjának. Söt, talán ma már azt mondhatnám: a tegnapelöttjének, mert ma már annyival túlszárnyaltuk azt az időszakot, amiről eddig beszélgettünk, hogy ez az ugrás egy napra még átvitt értelemben is sok volna.

— Nos, beszéljünk tehát a máról...

— Háború van s a repülő fiatalság kiszállva a gyakorlógépekből, újtipusú, korszerű, nagysebességű harcigépek ülésein foglalta el a helyét.

— Azt hiszed, hogy ezeknek a pilótáknak a harctéren egyebet se kell tudni, mint jól célozni és ezzel már kész is a légigyőzelem vagy a telitalálat egy páncéloson...? Nem barátocskám. A repülőgépvezetőnek először oda kell vezetni gépét, ahol a bombáit ki fogja oldani vagy ahol majd ellenséges gépekkel fog légiharcba keveredni, azután onnan ismét haza kell repülnie, sokszor ködös, felhős időben, esetleg sérült, összelőtt géppel. Ilyenkor természetesen az időjárást is bele kell vennünk számításunkba, az alacsonyan lógó kövér felhőket vagy a többezer méterig felnyúló zárt, őszi párarétegeket, a ködöt s az éjszakát. Tehát, aki ma a harctéren pilóta akar lenni, az először itthon tanuljon meg vakon, műszerek után repülni.

— Ez az első lépés ahhoz, hogy ott Keleten, a Kárpátok gerincén túl, a hazaszeretet, a bajtársiasság ragyogó, vitézi tettei megszülethessenek, szeretteink, a magyar családok, a magyar vagyon védelmében, mindnyájunk boldogulásáért és jobb jövőjéért.

(Folytatjuk.)

v. J. A.

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA

(12)

Kezet csókolt és csoportja után indult. A leány pedig keservesen zokogva nyult el a kereveten. Tehetetlenül vergődött olyan érzések forgatagában, amelyeknek súlya alatt még egy edzett férfi is összeroppanna. A szív szava erösebb lett nála a faji érzésnél. Hogy megmentse Lacit, Mirovval együtt Fedort és társait is elárulta. Bár legtöbbjük félrevezetett ember, mégis az ő fajtestvérei s most ő adja őket bírói kézre... Felzokogott... Női szíve azonban nem adta fel a reményt, csodában bizott.

XVIII.

Fedor dühe lassan-lassan lelohadt. Lelkész volt, akinek a hívők számára hirdetett önuralmat elsősorban önmagánál kellett gyakorolnia. Korán megebédelt és most mélyen töprengve járt fel és alá szobájában. Hideg logikával vette bonckés alá a Mirovval történt találkozásaikat és egyre több jelre bukkant, amely a zsidó csalárd játékát igazolta. Rútul kihasználta az ő eszmékért való rajongását és észrevétlenül a bolsevista világforradalom szolgálatába állította őt. Lehullott szeméről a hályog. Igaza van Nadjának, meg kell kisérelni a magyarokkal való őszinte együttélést!

Kopogtattak a házba vezető ajtón. Maga sietett ajtót nyitni, mert titkon abban reménykedett, hogy Nadja jött vissza. Kitárta az ajtót és... Laci állt előtte. Felismerte és visszahőkölt. Az az érzése támadt, mintha a zászlós barátját, Pistát jön számon kérni. Zavarodottan tessékelte befelé őt.

Laci bemutatkozott, Fedor szintén, de látszott mindkettőjükön, hogy azon a Szilveszteren élesen emlékükbe vésődött a másik képe.

— Miben lehetek szolgálatára, zászlós úr? Ugy-e, helyesen mondtam? Nem ismerem még eléggé a magyar repülőtisztek rendfokozati jelzéseit!

— Igen, zászlós vagyok. Ne haragudjon, hogy betolakodtam önhöz, de részint hivatalosan, főleg azonban Nadja kisasszony kérelmével vagyok itt.

Fedor arca a kérdések özönét árulta el. Laci pedig beszélni kezdett az orosz gépről, a második ejtőernyősről, akit Mirov mentett meg és akit — Nadja szerint — valószínűleg a sziklabarlangban rejtett el. A leány nevében kérte őt, hogy legyen segítségére a két ellenség elfogásában.

— Nadja kért engem? — tört elő a ziháló hang mellőből.

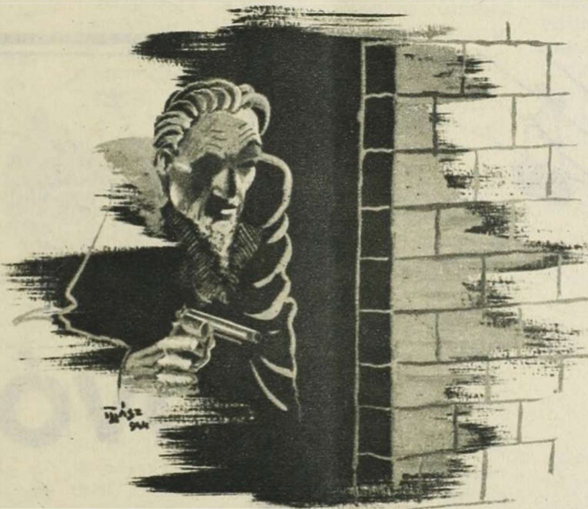
Laci bólintott.

— És valami bosszút is emlegetett, amelynek itt az ideje.

A pap kiegyenesedett. Néhány perc időt kért Lacitól, hogy átöltözhessék. Tíz perc mulva turistaruhában, szöges bakancsban jelent meg.

— Indulhatunk. Vannak emberei!

— A falun kívül, az erdőben rejtőznek. Nem akartam velük feltűnést kelteni a faluban.



Lacival együtt az erdő szegélyén tanyázó csoporthoz mentek. Fedor megkért mindenkit, hogy ne okozzanak felesleges zajt és pontosan az ő nyomdokait kövessék.

Gyors ütemet diktált és így jó félóra mulva felértek a sziklatömbhöz. Az embereket elbujtatta az egyik hajlat mögé és ő a barlang bejáratához osont. Néhány perc mulva visszatért és Lacit magához kérve félreültek...

— A barlangbavezető ajtó zárva van. Belülről elreteszelték. Erős, tömör, tölgyfaajtó, amelynek betörése még akkor is verejtékes, hosszú munka lenne, ha könnyen hozzáférhetnénk és lennének fejszéink. A barlang nyilásában azonban éppen, hogy csak egy ember fér el és nekünk egyébként sem szabad zajt csapnunk. Ha Mirov észreveszi a támadást, a nála levő fegyverek segítségével a szűk bejáratot állandóan tűz alatt tarthatja. Kiéheztetni is aligha lehet. Az az érzésem, hogy a barlangnak több, általam nem ismert helyisége van, hiszen Mirov néha napokig a barlangban tartózkodik. Éléskamrát, ágyat, ruhatárt pedig én sehol sem láttam a barlangteremben.

— Mit tegyünk hát?

— Van egy tervem. Egyszer véletlenül a legmeghittebb emberével, Ivánnal, értem a barlanghoz. Én mentem elől. A barlang ajtaja zárva volt, már vissza akartam fordulni, amikor Iván előreszólt, hogy kívülről is ki tudja nyitni. Elémcsúszott és bár erős homály volt, megláttam, hogy az ajtó jobb oldali felső részén tettvett valamit. Utána az ajtó felpattant... Én megkisérlem az ajtót kinyitni, maguk velem együtt benyomulnak a barlangterembe és ott már mi leszünk az urak. Ha jól látta Nadja, az orosz repülő megsérült és így csak Mirov lesz az egyetlen komoly ellenfél, de őt is könnyen legyűrhetjük, ha észrevétlenül lephetjük meg.

— Köszönöm, Fedor! — rázta meg Laci a pap kezét. — Igazán nagy szolgálatot tesz nekünk és úgy hiszem, a ruszin ügynek is!

— És nem bizalmatlan hozzám? Hátha én is Mirovval tartok és csak törbe csalom magukat?!

— Belenéztem az ön szemébe, Fedor és annak mélyén szomorúság tükröződött vissza. Nadja beszélt Mirov áldozatairól és ön is ilyen volt. Most pedig csalódott, eszményei szétfoszlottak... Ön becsületes ember, Fedor. Ellentáborokban voltunk, de remélem, hogy kijózanodott a szép, de csalóka mámorból és ezentul együtt fog működni velünk. Ami történt, arra a feledés fátyola borul és Fedor, te ruszin testvérem leszel!

A lelkész könnycseppet törölt ki szeméből.

— Mily nagylelkűek tudtok is ti lenni, magyarok!

Elindultak. Elöl lopódzott Fedor, utána Laci, a két csendőr és a két repülő katona. Vadász őrmester a többiekkel a szikla környékét biztosította. Mindenki elővonta fegyverét, Fedor és Laci kezében pisztoly feszült előre, Fedor odaért az ajtóhoz. Nem gyújtott világosságot és így a homályban tapogatódzott. Majdnem felkiáltott örömében. Az ajtó jobb felső részén, egyik helyen, engedett a nyomásnak. Olyan űr támadt, amelyen keresztül dughatta a kezét. A tuloldalra került ujjai a lyuk alatt zsinegbe akadtak. Meghúzta és az ajtó felpattant. Visszahúzta kezét, mire a lyukfedő, bizonyára rugónyomásra, becsapódott.

Fedor gyorsan bebújt az eléje tátongó feketeségbe és Lacit maga után vonta. A többiek utánuk. Valaki azonban belebotlott az ajtó mellett felállított géppuskaállványba, amely nagyot csengett. A barlang mélyén világosság fakadt, amely mintha nyiló ajtó mellett szivárgott volna elő. Sötét tömeg lépett ki belőle és villanylámpáját felkattantotta. Rájuk világított.

— Fedor, áruló! — sziszegte és már tüzelt is. Sortűz volt a válasz a csoport részéről, mely mennydörgésszerűen visszhangzott a zárt teremben. A villanylámpa földre hullott. Laci odaugrott és puha testbe ütközött. Felvette a lámpát és megnézte.

(Folytatjuk)

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére március, április hónapban érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.

Kerekes Árpád Bp. 12.—, Hédl Sándor Bp. 20.—, Rábafüzes község 20.—, Jakabháza község 10.—, Vértestolna község 10.—, Porcsin Gyula Derecske 7.—, Bese János Kassa 10.—, Maort Lovászi Leventecsapat 17.—, Ujhartyán község 150.—, Bálint József Magyarkanizsa 100.—, Szekszárd város 2941.—, Edelényi főszolgabíróság 60.—, Biztosító Intézetek Országos Szövetsége 10.000.—, Ifj. Walla József Cementárugyár Rt. Bp. 3000.—, Hajduszoboszlói Hangya 100.—, Ujhartyáni Hangya 100.—, Porcsin Gyula Derecske 7.—, Bese János Kassa 10.—, Füleky János Tápiósüly 10.—, Biharderecskei Hangya 100.—, Edelényi főszolgabírói hivatal 35.—, Hangya Szöv. Nyírbogát 60.—, Mezőkövesd község 200.—, Fibik András Türje 5.—, Komáromi MÁV Alk. önsegélyző Egyesületelete Komárom 100.—, Kunszentmárton község 200.—, dr. Tarczai Tibor Bp. 100.— pengő.

PÁLYÁZATI HIRDETMÉNYEK

Felvétel a repülő csapattiszthelyettesképző iskolába

A m. kir. honvédelmi miniszter pályázati hirdetményt adott ki, melyben pályázatot hirdet a Székesfehérvár-Sóstón működő m. kir. honvéd légierők hivatásos legénységi állományának pótlását biztosító *m. kir. honvéd repülő csapattiszthelyetteskėpző iskola* 1944. évi október hó 1-én kezdődő I. évfolyamára.

Az iskolában a növendékek repülőgépszerelő, repülőfényképész, híradó- és fegyver- és bombaszakos kiképzésben részesülhetnek. Az iskolai év október 1-én kezdődik és a kiképzés tartama 4 év.

Az I—III. évfolyambeli növendékek nem tekinthetők tényleges szolgálatot teljesítő honvéd egyéneknek, ezért rájuk általánosságban az egyéb honvéd nevelő- és képzőintézetek növendékeire megállapított határozványok érvényesek. A növendékek a IV. évfolyam elején felavatásra kerülnek és a IV. évfolyamot mint tényleges szolgálatot teljesítő egyének végzik.

Fizetéses hely nincs. Oktatás, szállás, fűtés, világítás, étkezés, tanszer és ruházat díjtalan.

Mindazokat a növendékeket, akik az iskolát eredményesen elvégzik, felveszik a m. kir. honvéd légierők hivatásos legénységi állományába, azokat pedig, akik az iskolában nem felelnek meg, az iskolából elbocsátják. Ha a növendéket felavatás után, a IV. évfolyamból bocsátják el az intézeti nevelésből, akkor folytatólagosan köteles eleget tenni a felavatása alapján reá háruló tényleges szolgálati kötelezettségnek.

Repülőgépvezetői kiképzésben a növendékek sem a repülő csapattiszthelyettesképző iskolában, sem későbbi katonai szolgálatuk alatt sem részesülhetnek. Az iskola elvégzése lehetőséget nyujt a főtiszt-helyettesi és a tisztviselői karba való felvételre is.

A feltételeknek minden tekintetben megfelelő pályázók felvétele főképpen a repülőszakorvosi vizsgálat eredményétől függ. A felvétel feltételei a következők: 14—16 év közötti életkor, magyar állampolgárság, testi és szellemi alkalmasság, erkölcsi érdemesség, nagyszülőkig visszamenőleg igazolt tiszta keresztény származás, iskolai végzettség.

A megkövetelt iskolai előképzettség mindegyik kikėpezési ágban legalább 2 középiskola (polgári) sikeres elvégzése. Kivétel a repülőgépszerelő-kiképzési ág, amelyre felvételt nyerhet olyan ifjú is, akinek csak 3 elemi iskolai végzettsége van ugyan, de legalább két évet valamelyik fémipari szakiskolában mint inas (tanonc) eltöltött.

A pályázók kérvényüket —, melyre bélyeget nem kell tenni — a következő címre küldik: M. Kir. Honvédelmi Miniszter Úrnak (rep. kik. osztály), Budapest, II., Hunyadi János-út 4. III. em. 1. sz. A kérvénybe minden folyamodónak be kell írnia, hogy milyen szakképzésre jelentkezik. A kérvényt az előírt okmányokkal legkésőbb f. évi június hó 30-ig kell beküldeni.

A kérvényhez a következő okmányokat kell csatolni: állampolgársági vagy illetőségi bizonyítvány, testmagasságot, testsúlyt és általános testi alkalmasságot igazoló honvédorvosi vagy hatósági orvosi bizonyítvány, erkölcsi bizonyítvány, származási táblázat a 10 származási okirattal, iskolai bizonyítvány, ha a folyamodónak fémipari előképzettsége van, az ezt igazoló okirat, „Kötelező", melyben a folyamodó atyja vagy gyámja kijelenti, hogy beleegyezik abba, miszerint fia, illetőleg gyámfia a csapattiszthelyetteskėpző iskola elvégzése után a m. kir. honvéd légierőknél a kötelező rendes katonai szolgálati időn felül még további 4 évi katonai szolgálatot teljesítsen.

Repülőműszaki tanoncfelvétel

A m. kir. honvédelmi miniszter pályázati felhívást adott ki, melyben pályázatot hirdet a m. kir. honvédség hivatásos repülőműszaki tiszthelyettesi állományának pótlására 1944. évben műszaki tanoncfelvételre.

Pályázati feltételek: magyar állampolgárság, betöltött 14 és még el nem ért 17 életév, a középiskola 4 vagy az elemi iskola 8 osztályának sikeres elvégzése, nagyszülőkig bezárólag igazolt tiszta keresztény származás, olyan testi fejlettség, melyből arra lehet következtetni, hogy a pályázó a 17. életév betöltése után katonai szolgálatra alkalmas lesz, kifogástalan leventeminősítés, katonai fegyelmi szabályok önkéntes vállalása, annak a kötelezettségnek vállalása, hogy a tanoncképzés III. éve után hivatásos repülőműszaki „tiszthelyettes szakszolgálatra önként jelentkezik, a magyar nyelv tudása írásban és szóban. Pályázhatnak ezenkívül bármely polgári javítóüzemnél (műhelynél) alkalmazott olyan I. vagy II. éves tanoncok is, akik a pályázati feltételeknek legalább részben megfelelnek és szakmájuk szerint repülőműszaki továbbképzésre alkalmasak.

A folyamodók kérvényüket a m. kir. honvédelmi miniszter úrnak címezve közvetlenül valamely repülőműszaki tanoncot tartó repülőműhelynek vagy pedig a m. kir. honvédelmi minisztérium rep. kik. osztályának (Budapest, II., Hunyadi János-út 4. III. em. 1. sz.) 1944. évi június hó 30-ig küldjék be.

A kérvényhez csatolni kell: magyar állampolgárság igazolására alkalmas okiratot, személyi okmányokat, iskolai végbizonyítványt, erkölcsi bizonyítványt, testi alkalmasságot igazoló honvédorvosi bizonyítványt, esetleges letöltött tanoncévek igazolását, igazolványt a szülők vagyoni helyzetéről és apa háborús érdemeiről, végül olyan nyilatkozatot, amelyben a folyamodó apja (gyámja) kötelezettséget vállal, hogy beleegyezését adja arra, hogy fia a tanoncképzés elvégzése után a m. kir. honvédség hivatásos rep. szakszolgálatos állományába való felvételre önként jelentkezzék.

A pályázó felvételénél elsősorban a szellemi és testi alkalmasság dönt, egyébként a felvételnél előnyben részesülnek azok, akiknek atyja háborús érdemeket szerzett vagy akik különösen méltánylandó egyéb családi körülményeket igazolnak.

A honvéd repülő-műszaki tanoncok ruházata a m. kir. honvédség részére előírt legénységi repülőruházat, rendfokozati jelzés nélkül, váll-lapon a „V" jel elhagyásával, balkarra varrott leventejelvénnyel. Elhelyezésük kincstári laktanyákban, de a legénységtől elkülönítve történik. A kiképzés időtartama 3 év, melyből a tanoncként máshol eltöltött időt — 1 vagy 2 évet — a 3 évből leszámítják. A kiképzési cél az általános polgári géplakatosi képesítés, valamint a műhely által javított repülőgépek tökéletes szerelésére, kezelésére és karbantartására vonatkozó képesítés megszerzése. A kiképzés két részre tagozódik. I. rész: a szakkiképzés, mely a repülőgépjavító-műhelyeknél s tanonciskolákban történik. II. rész: a katonai kiképzés, mely alapvető és általános katonai kiképzésből áll.

A három tanoncév letelte után a tanoncokat a géplakatos szakmából az illetékes iparhatóság által szabályozott és előírt módon segédi vizsgára kell bocsátani. Akik ezen megfelelnek, azok szabályszerű segédi oklevelet kapnak. Ezek önkéntes jelentkezés alapján azonnal bevonulnak a m. kir. honvéd légierőkhöz és megkezdik tényleges katonai szolgálatukat. Az első évben újonckiképzésben részesülnek és elvégzik a csapattiszteskėpzőiskolát. Második évükben rep.-műszaki tiszthelyettesi tanfolyamra kerülnek, ahol egy évig újabb repülőszakkiképzésben részesülnek. Kétévi tényleges szolgálat után mint hivatásos szakaszvezetők kerülnek a honvédség hivatásos állományába és a továbbiakban úgy lépnek elő, mint a csapattiszthelyetteskėpző iskolát végzett hivatásos csapattiszhelyettesek.

Repülőmérnöki felvétel

A m. kir. honvédelmi miniszter pályázati hirdetményt adott ki, melyben pályázatot hirdet a kollégiumi rendszerre átszervezett és az 1944/45. tanévben betöltendő honvédmérnöki ösztöndíjas helyekre. Pályázhatnak mindazok az érettségi vizsgát tett ifjak, akik a pályázati feltételeknek megfelelnek. Összesen 12 hely kerül betöltésre és csak a Műegyetem I. évfolyamára. Pályázni lehet a honvédmérnöki állománycsoport repülő, tüzér, híradó, gépkocsizó és építészeti szakmájára. A pályázatok benyujtásának határideje: 1944. évi július hó 15. A II. éves karp. pályázók pályázatukat szolgálati úton terjesszék fel és 1944. évi július hó 1-ig nyujtsák be elöljáró pságuknál. A pályázatokat a m. kir. honvédmérnöki tisztikar főnökének (Budapest, I., Dísz-tér 18.) kell benyujtani. A pályázati feltételeket és minden egyéb tudnivaló részletesen megjelent a Budapesti Közlöny 1944. évi május 7-i 103. számában.

Szerkesztői üzenetek

Többeknek. Reményi K. András előfizetőnk (Sopron, Koronázó domb) cserélni, illetőleg venni szeretne német »Wiking« gyártmányú repülőgépmodelleket (mérték 1:200). Akit olvasóink közül érdekel a dolog, írjon címére és lehetőleg mellékelje azoknak a típusoknak jegyzékét, melyeket cserélni vagy eladni hajlandó lenne.

Pál Albert, Budapest és többeknek. Az »útirány« címszó alatt feltüntetett számok az országutak számát jelzik, melyeken az illető helységet a legegyenesebben lehet megközelíteni. Minden országútnak megvan ugyanis a saját jele, vagy száma.

Reményi K. András, Sopron. Tudomásunk szerint az első négy kérdésben szereplő gépnek nincsen neve. A következő két gép nem kapott típusszámot. A »Flamingo« a De Havilland gyár szállítógépe. Típusszáma DH 95. A békében forgalmi gép volt, most »Hertfordshire« néven csapatszállításra használják. Egyébként lapunk április 15-i számában az Ismerjük meg a repülőgéptipusokat c. cikkben megtalálhatja részletes leírását.

Illyés János, Szolnok. Elsősorban kizárólag csak mint tényleges és megfelelő rangfokozatot elért katona lehet előadó, másodsorban pedig a szükséges repülő szakismereteknek teljesen birtokában kell lennie. Minthogy mostani végzettsége egyiket sem pótolja, csak azt ajánlhatjuk, hogy kérje felvételét a kassai m. kir. honvéd repülőakadémiába.

Szabó Sándor, Orosháza. 1. Jelenleg a forgalmi pilótákat mind a honvéd légierők kötelékéből veszik át, így kiképzésük a katonai pilóták kiképzésének keretében történik. Esetleg részletesebb felvilágosítást kaphat a MALERT-nél. 2. A pilóták számát megmondani nem áll módunkban. Fizetésük kilométerteljesítményükkel van arányban és hozzávetőlegesen 1000—2000 P-t tesz ki havonta. 3. A kiképzés ütemétől és a növendék egyéni teljesítményeitől, illetőleg repülőkészségétől függ.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetés ára egy évre 24 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

442862 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.


SEEADLER
LUFTHANSA
D-AGNT
DORNIER
DO 26
NAGYHATÓTÁVOLSÁGÚ REPÜLŐCSÓNAK

repülő-üzemanyag



FANTO EGYESÜLT MAGYAR ÁSVÁNYOLAJGYÁRAK R. T.

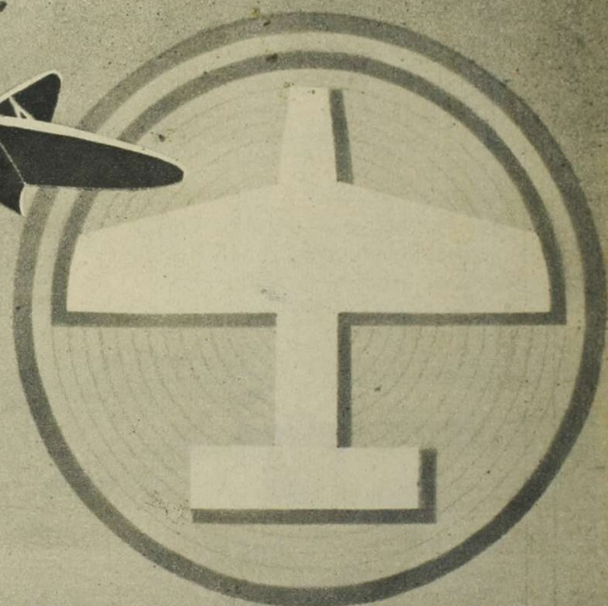
MAGYARORSZÁGI **VACUUM** OLAJÜZEMEK A M. KIR. KINCSTÁR HASZNÁLATÁBAN

PÉTI NITROGÉNMŰVEK R. T.



SHELL KŐOLAJ R. T.

gyártmányait forgalomba hozza a



magyar aerobenzin r. t.

Budapest, V, József nádor-tér 7, tel. 387-137. Közforgalmi repülőtér, tel. 458-519